

26 (314) ROK VII 29 CZERWCA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA

Z LOTU PTAKA

NA DZIEŃ LOTNICTWA ZSRR

Wszystkie organizacje DOSAAF w Związku Radzieckim żyją teraz zbliżającym się Dniem Stalinowskiego Lotnictwa. Przygotowania do uroczystości obejmują cały kraj.

Oto jak, na przykład, przygotowuje się do obchodu Dnia Radzieckiego Lotnictwa aeroklub czeboksarski. Plan uroczystości jest już tutaj dokładnie przemyślany i opracowany. Przygotowuje się ciekawe wykłady o lotnictwie, połączone z praktycznymi pokazami, montuje się wystawę „Lotnictwo ZSRR" oraz organizuje zawody modelarskie. Ponadto już teraz pracownicy aeroklubu i miejscowej organizacji DOSAAF organizują na terenie swej republiki pogadanki i wieczory zachęcające ludność do licznego i aktywnego udziału w pięknym Dniu Stalinowskiego Lotnictwa.

NOWY SILNICZEK MODELARSKI

W dniu 4 czerwca br. w Laboratorium Lotniczym Pałacu Harcerza w Szczecinie odbyły się próby nowego silniczka konstrukcji Władysława Kulika.

Nowy silniczek KW-5 jest szóstym z kolei silniczkiem zbudowanym przez tego konstruktora. Wszystkie poprzednio zbudowane pracują bez zarzutu. Cechuje je bardzo staranne wykończenie i mała wysokość cylindra, co ułatwia schowanie całego silnika w modelu, tak konieczne przy szybkościowych modelach na uwięzi.

W silniczku KW-5 kol. Kulik zastosował w głównym łożysku wału — łożysko kulkowe.

Oto dane nowego silniczka: ciężar silniczka bez śmigła 147 g, największa wysokość 62 mm, średnica zewnętrzna cylindra 36 mm, długość całkowita 80 mm, pojemność 2,48 cm^3, moc 0,18 KM, maksymalna ilość obrotów około 12 000 na minutę, skok tłoka 12 mm, średnica cylindra 16 mm.

F. P.

DO CZYNU LIPCOWEGO!

W dniu 16 czerwca 1952 r. na cały nasz kraj, do wszystkich ludzi pracy w Polsce popłynęło wezwanie załóg „Ursusa", kopalni „Siemianowice" i huty im. Dzierżyńskiego — do podjęcia współzawodnictwa na cześć 22 Lipca.

„Zbliża się dzień 22 Lipca, ósma rocznica ogłoszenia wielkiego Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, Manifestu, który wyznaczył drogi odbudowy naszej Ojczyzny i rozwoju naszego narodu" — piszą w rezolucji robotnicy „Ursusa". „...Zdajemy sobie sprawę z konieczności wzmożenia walki o przedterminową realizację Planu Sześcioletniego. Zdajemy sobie sprawę, że wzmacniamy tym naszą siłę, że wytrwałą pracą krzyżujemy knowania amerykańskich podpalaczy świata!"

Załoga „Ursusa" rozszerzając i pogłębiając zobowiązania podjęte z okazji Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej, wykona w lipcu br 15 ciągników ponad plan, z czego 10 ciągników do 22 lipca! Górnicy „Siemianowic" dadzą krajowi do końca półrocza 61 000 ton węgla ponad plan! Załoga huty im. Dzierżyńskiego wyprodukuje ponad plan do 31 lipca: 600 ton surówki martenowskiej, 1 000 ton stali, ponad 3 000 ton wytopów walcowanych.

Koledzy! Włączmy się intensywnie we wspaniały rytm pracy naszych bohaterskich robotników! Czynem Lipcowym pomnóżmy siły naszego państwa ludowego, stojącego u boku wielkiego Związku Radzieckiego na straży pokoju!

Wytężmy wszystkie siły w lotniczym współzawodnictwie na cześć 22 Lipca! Do setek już podjętych cennych zobowiązań dołączmy nowe. Wzmacniajmy skrzydła Polski Ludowej, zobowiązaniami lipcowymi dajmy świadectwo miłości Ojczyzny!

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

Każdy dzień zbliża nas do wielkiego święta młodzieży — Zlotu Młodych Przodowników. Z radością witamy coraz to nowe zobowiązania produkcyjne. Jak Polska długa i szeroka, ze wszystkich zakładów pracy miast i wsi wielką falą napływają meldunki o podejmowaniu i wykonaniu zobowiązań przez brygady młodzieżowe. Pełną parą rozwija się praca przedzlotowa. Młodzież lotnicza coraz silniej włącza się do przedzlotowego współzawodnictwa. Oto nasze meldunki z terenu.

151 600 ZŁ ZAOSZCZĘDZIŁA MŁODZIEŻ LESZNA

Na cześć Zlotu młodzież miasta Leszna przepracowała 12 640 roboczogodzin przy budowie szybowiska Ligi Lotniczej. Prace wykonane przez młodych miłośników lotnictwa przyniosły 151 600 złotych oszczędności.

200 000 ZŁ WPŁYNIE NA KONTO BUDOWY WIEŻY SPADOCHRONOWEJ W SOSNOWCU

Pracownik Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu Eugeniusz Bobrowski zobowiązał się w terminie do dnia 30 września br. wydać drukiem i rozprowadzić w teren 253 tysiące wycinanek modeli kartonowych różnych typów oraz sumę uzyskaną z ich sprzedaży w wysokości 200 000 złotych przelać na konto Komitetu Budowy Wieży Spadochronowej w Sosnowcu.

„BOCIAN" I „MUCHA" Z ZAOSZCZĘDZONEGO MATERIAŁU

Modelarze zrzeszeni w modelarni oddziałowej w Piotrkowie Trybunalskim zobowiązali się m. in. prowadzić jak najbardziej oszczędną gospodarkę materiałami modelarskimi i z zaoszczędzonego materiału wykonać model redukcyjny szybowca typu „Bocian" dla Ośrodka Treningowego. Kierownik tej modelarni wykona model redukcyjny „Muchy" jako dar dla jednej z delegacji zagranicznych, które przybędą na Zlot.

DWIE NOWE MODELARNIE

Oddział Powiatowy LL w Kaliszu zobowiązał się m. innymi w terminie do dnia 1 grudnia br zorganizować dwie nowe modelarnie w miejscowości Stawiszyn i Błaszki. Ponadto członkowie modelarni oddziałowej postanowili przed terminem ukończyć II stopień wyszkolenia modelarskiego.

ROZSZERZAMY CZYTELNICTWO CZASOPISM LOTNICZYCH

Oddział Pocztowy LL w Krakowie postanowił m. in. zorganizować w poczekalniach placówek pocztowych na terenie całego województwa kąciki LL oraz dołożyć wszelkich starań w kierunku podniesienia stanu czytelnictwa czasopism lotniczych.

Placówka pocztowa w Nowym Sączu zobowiązała się podnieść stan prenumeratorów SiM-u i „Skrzydlatej Polski" o 5 procent, a doręczyciele z Jaworzna — zwerbować po 5 nowych prenumeratorów każdy.

KOŁO LL NR 100 ZDOBĘDZIE 100 NOWYCH CZŁONKÓW

Członkowie koła LL nr 100 przy Zakładach Budowy Maszyn i Aparatury w Krakowie zobowiązali się m. in.: rozszerzyć pracę propagandową wśród przodującej młodzieży i powiększyć w ten sposób stan członków koła o 100 osób; zorganizować na swoim terenie Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych; pomóc finansowo młodym konstruktorom silniczków modelarskich przy Państwowej Szkole Metalowo-Budowlanej w Krakowie oraz nawiązać z nimi ścisłą współpracę w celu wymiany doświadczeń przy budowie i doskonaleniu silniczków.



35 KM PRZELOT MODELU

W dniu 18 maja podczas VI Okręgowych Zawodów Modeli Latających zorganizowanych przez Okręg Wojewódzki LL w Szczecinie, które odbyły się w Stargardzie, zniknął z pola widzenia model szybowca konstrukcji Czesława Cimoszki ze Szczecina. Zdawałoby się, że model już nie zostanie odnaleziony, pomimo, że miał wszystkie dane, by mógł być zwrócony przez znalazcę. I oto dopiero w dniu 4 czerwca nadeszła do OW LL w Szczecinie wiadomość z posterunku Milicji Obywatelskiej w Choszcznie, że model został odnaleziony w lesie i dostarczony przez jednego z mieszkańców na posterunek. Odległość ze Stargardu do Choszczna w linii prostej wynosi 35 km.

f. p.

Z lewej: Tak śpiewała i bawiła się młodzież warszawska na zakończenie Kiermaszu lotniczego, który odbył się w Warszawie w dniach od 4 do 12 czerwca br. W zabawie ludowej, zorganizowanej przez Zarząd Stołeczny Ligi Lotniczej, wziął udział szkolny zespół artystyczny z Liceum Ogólnokształcącego im. Hoffmanowej, wykonując liczne piosenki polskie i radzieckie oraz tańce ludowe.

LECIMY NA 300!

TADEUSZ REJNIAK

Z powieści Kornela Makuszyńskiego, w których opisuje on życie literatów, poetów i artystów malarzy, wynika, że w dawnych czasach wszelkiego rodzaju utwory i dzieła powstawały w atmosferze głodu i chłodu. Biedni mistrzowie pióra, czy pendzla byli chronicznie niedożywieni i ledwie odziani, co miało podobno duży wpływ na poziom ich wielkich dzieł. Nie mam się wprawdzie za mistrza pióra, niemniej jednak obawiam się poważnie, czy mój kolejny reportaż z Krajowych Zawodów Szybowcowych będzie miał bodaj dostateczną formę literacką, bo... jestem wprost nieprzyzwoicie syty. Co gorsza — nie ma nawet cienia nadziei, żeby móc tutaj chociaż na krótko zaznać uczucia głodu. Strona wyżywieniowo-kwaterunkowa postawiona została przez organizatora zawodów na co najmniej przykładnym poziomie i dlatego trudno ten temat przemilczeć, zwłaszcza, że ma on dość ścisły związek z poziomem samego — mocno eksploatującego organizm zawodnika — wyczynu szybowcowego. Miejmy nadzieję, że przykład zawodów poznańskich przejdzie na stałe do najszczytniejszych tradycji wyczynowych imprez szybowcowych i chociaż kuchnia IX Krajowych zasługuje na osobny poemat, przejdźmy do zasadniczego tematu reportażu.

DOCELÓWKA DO... OPERY

Sytuacja meteorologiczna w dniu 7 czerwca sprawiała duże trudności w wyborze rodzaju konkurencji. Początkowe nadzieje na 300 km docel do Krakowa rozwiały się szybko po bliższej analizie mapy synoptycznej i ustąpiły miejsca decyzji: Przelot docelowo-powrotny z przewyższeniem, na trasie Kobylnica — Grodzisk — Kobylnica. Szybowce stanęły na starcie, zawodnicy mieli jednak zakłopotane twarze, bo górny wiatr z kierunku W, wiejący z prędkością 35 — 50 km/godz., który trzeba było pokonać żeby dopchać się do odległego o 50 km Grodziska, nie wróżył zadania łatwego. Naniesiona termika cumulusowa hamowana była poza tym przez rozległe ławice chmur warstwowo-kłębiastych, tak że jedyną nadzieję powodzenia przelotu dawała zapowiedziana możliwość tworzenia się burz pozafrontowych.

Po dokonaniu wzlotu aerologicznego, który ujawnił izotermę zerową na wysokości 3.000 m, okazało się, że nawet na powstanie tych burz nie można liczyć i w związku z tym konkurencję odwołano. Wyłoniła się jeszcze na krótko koncepcja 100 kilometrowej szybkościówki docelowej do Inowrocławia, ale kierownictwo sportowe poniechało tego zamiaru w obawie rozrzucenia szybowców po trasie i idącego za tym zmęczenia zawodników.

Tak więc sobota dnia 7 czerwca zakończyła się ostatecznie krótką i do tego samochodową, ale w 100 proc. udaną docelówką do... pięknej Opery Poznańskiej. Muzyka „Madame Butterfly" Pucciniego, po pełnym napięcia i rozterki dniu na lotnisku, dała zawodnikom pokrzepiającą rozrywkę kulturalną, a tym samym cenny wypoczynek przed czekającym ich trudnym zadaniem dnia następnego.



Za 10 minut pierwszy start. Ostatnie wskazania meteorologiczne mgr Parczewskiego mają dla zawodników wagę złota.

LECIMY NA TRZYSTA

Na zawodach szybowcowych niedziela nie różni się na ogół od dnia powszedniego. W emocji toczącego się turnieju zatraca się w ogóle rachubę dni. Niedziela 8 czerwca zaznaczyła się jednak wyraźnie świątecznym nastrojem. Przyczyną tego nastroju była decyzja konkurencji: Docelowy przelot szybkościowy na trasie Kobylnica — Kielce, odległość 305 km.

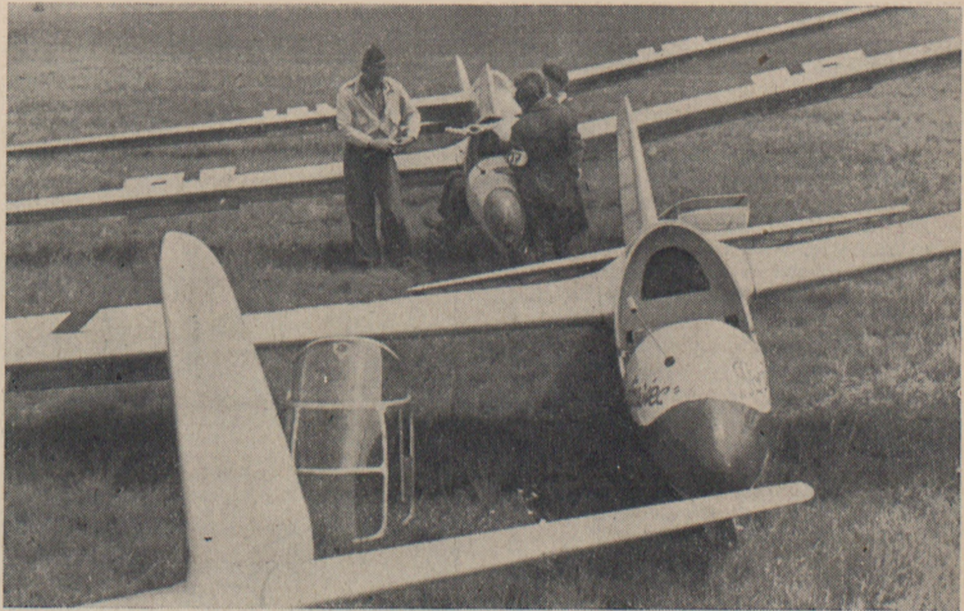
Komunikat meteo brzmiał:

Zachmurzenie 6/10 — 10/10 chmurami Sc i Cu o podstawie 800 — 1.200 m. W godzinach południowych tworzenie się chmur Cb o podstawie 500 — 800 m. Występowanie licznych ławic chmur średnich. Widzialność 10 — 15 km. Wiatry górne NW z obrotem w drugiej połowie trasy na NNW, a nawet N o prędkości 30 — 40 km/godz. Naniesiona termika cumulusowa hamowana przez chmury warstw wyższych, stwarzające ciężkie warunki lotne, poprzedzielane obszarami dobrej nośności. Przeciętny rozwój chmur: Cu 2 — 3 km, Cb 4 — 5 km. Wewnątrz chmur Cb napotykanie opadu śniegu. Izoterma zerowa na wysokości 2.000 m, powyżej niezbyt silne oblodzenie. Najsilniejsze wznoszenia do wysokości około 2.500 m.

Było zatem czym się emocjonować. Nad lotniskiem niebo wyglądało ładnie. Liczne cumulusy o podstawach silnie granatowych wyglądały ponętnie. Ale już w odległości kilkudziesięciu kilometrów w kierunku na Kielce dostrzec można było nieprzyjemne ławice średniego zachmurzenia, które rzucało na ziemię niepokojący cień. Te ławice były właśnie główną troską pilotów. Meteorologów natomiast zajmowała bardziej okluzja, która przeszła poprzedniego wieczora nad Poznaniem.

(c. d. na str. 404)

Prawdziwych sportowców cechuje koleżeństwo. — Weź tę czekoladę, ja mam drugą tabliczkę — mówi Zbyszek Rawicz do Jurka Wojnara.



ŚWIĘTO MORZA

W dniu 29 czerwca społeczeństwo polskie obchodzi uroczyście Święto Morza, będące jednocześnie odtąd — Dniem Stoczniowca. Wszyscy wiemy, czym dla naszego narodu jest szeroki dostęp do morza, jak ogromnie ważną rolę odgrywa w organiźmie naszego państwa posiadanie wielu portów morskich oraz floty — zarówno handlowej, pasażerskiej, rybackiej jak i wojennej.

Mamy dziś 497-kilometrową granicę morską, prawie pięćset kilometrów pasa wybrzeża, na którym znajdują się trzy wielkie porty morskie — Gdańsk, Szczecin, Gdynia oraz szereg portów mniejszych jak Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg czy Łeba. Wspaniale rozwija się nasza flota morska — stan jej tonażu jest przeszło dwukrotnie większy niż przed wojną oraz o prawie 100% większy niż w r. 1946. Statki polskie utrzymują regularną komunikację na 14-tu liniach okrętowych na: Morzu Bałtyckim, Północnym, z portami Ameryki Południowej, Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Regularne połączenia okrętowe mamy już z portami Chin Ludowych.

Staliśmy się w pełni państwem morskim. To, że możemy dziś szeroko korzystać z dobrodziejstw posiadania tak dużego dostępu do morza, zawdzięczamy historycznemu zwycięstwu Armii Radzieckiej nad hitlerowskim faszyzmem. Krew żołnierzy radzieckich obficie zrosiła setki kilometrów naszego pasa nadmorskiego, a bratnia pomoc radziecka w odbudowie naszej gospodarki morskiej — stała się od razu po wojnie trwałym fundamentem jej szybkiego podźwignięcia się, okrzepnięcia — i wspaniałego rozwoju.

Umiemy ocenić znaczenie, jakie ma dla Polski Ludowej morze. Młodzież polska, rozmiłowana tyleż w morzu co i w lotnictwie, z entuzjazmem garnie się w szeregi Ligi Morskiej, masowej organizacji spełniającej ważne zadania w dziedzinie zapewnienia obronności naszej Ojczyzny. W Lidze Morskiej chłopcy i dziewczęta przygotowują się do różnych zawodów morskich, uprawiają sporty wodne, przebywają szkolenie żeglarskie, techniczne, nawigacyjne oraz modelarskie. Tak, jak najkrótsza droga do lotnictwa wojskowego prowadzi przez Ligę Lotniczą, tak też do marynarki wojennej i handlowej — najkrótsza droga wiedzie przez Ligę Morską. Nasza bratnia organizacja przygotowuje dla gospodarki narodowej liczne kadry niezbędnych fachowców — ludzi morza.

My, polska młodzież lotnicza, ślemy najserdeczniejsze pozdrowienia i życzenia naszym kolegom i koleżankom z Ligi Morskiej w dniu Święta Morza! My w powietrzu — tak jak oni na morzu, co dzień będziemy lepiej pracować dla wspólnego nam, wielkiego celu — zwiększenia sił naszej Ojczyzny, Polski Ludowej!

J. Z.

Według obserwacji i nasłuchów radiowych, powinna ona była około godziny 13.00 minąć Kielce i dać szybownikom wolną drogę do lotniska w Masłowie. Czy jednak nie pozostawi jakich niepożądanych śladów na trasie? To było pytanie, które dręczyło wszystkich.

„WARUNKI NA PRZELOT PIECHOTĄ"

Nie było w Kobylnicy jeszcze dnia w którym by wyhangarowanie szybowców odbyło się w takim tempie, jak to miało miejsce tym razem. Mgr. Parczewski na czele swej ekipy pogodowej, komisja sportowa w komplecie, mechanicy, piloci holujący, nawet obecni na lotnisku przedstawiciele prasy — wszyscy pomagali przy wynoszeniu z hangaru i ustawianiu na starcie smukłych „Much". Gorączka emocji mającej się odbyć konkurencji nie pominęła nikogo. Start przebiegł równie rekordowo i wkrótce niebo zaroiło się krążącymi u podstawy chmur sylwetkami szybowców.

Kto teraz pierwszy ruszy? Kto będzie tym śmiałkiem, który da początek lawinie meldowań nad taśmą startu? Na zaspokojenie ciekawości zawodnicy kazali długo czekać, penetrując tymczasem skrupulatnie niebo w szerokim rejonie przylotniskowym. O godz. 10.54 „Mucha" SP-1133 przecięła na wysokości 1 000 taśmę startu. Lucynka Wlazło poszła pierwsza. Za nią tuż, tuż rzucił się Kirakowski. Dalej po kilku minutach polecieli Nowik, Olejniczak, Skrzydlewski, Makula... Teraz nie było już chwili spokoju. W drobnych odstępach spadali na taśmę kolejni zawodnicy i odchodzili do oddalonego celu na dużej szybkości.

A od lotniska ciągnęły się łagodnym łukiem dwa równoległe, pięknie rozbudowane szlaki cumulusowe, które ginęły na horyzoncie. Część szybowców obierała sobie jako wyjście szlak prawy, większość jednak zmierzała z miejsca pod szlak lewy, leżący bardziej na kursie do Kielc.

— Ależ warunki! — zachwycał się kierownik sportowy Tadeusz Góra. — Jeżeli takie będą do końca trasy, to szybkości przelotowe rzędu 100 km/godz. są dzisiaj murowane. Przecież pod takim szlakiem cumulusów to i piechotą można zajść do Kielc, nie dotykając ziemi, a co dopiero na szybowcu — mówił ze śmiechem.

Część zawodników nie dowierzała jednak widocznie wspaniałym szlakom cumulusowym, bo nad lotniskiem kręciło się wciąż jeszcze kilka maszyn, wśród których silne lornety pozwalały rozpoznać szybowce Wojnara, Brzuski, Popiela, Pawlikiewicza, Witka i Śmigla. Szczwane lisy powietrzne pilnowały się wzajemnie, wyczekując jeszcze dogodniejszych warunków na trasie. Ruszyli dopiero po dwunastej. Pierwszy Wojnar, za nim pozostali i na końcu Pawlikiewicz.

Poszli! — Nastąpiło lekkie odprężenie, ale nie na długo. Kto doleci? Ilu doleci? Kto pierwszy wyląduje w celu? — to były pytania, wokół których snuto szereg przypuszczeń i domysłów.

WOJNAR ZWYCIĘŻYŁ

Przed godz. 16.00 telefon doniósł: Brzuska, Skrzydlewski, Zajączkowska i Śmigiel siedzą w rejonie Łodzi. Wiadomość była tyle elektryzująca, co niepokojąca. Czyżby docel był nieosiągalny? Brzuska i Śmigiel polecieli jedni z ostatnich, Skrzydlewski — jeden z pierwszych, a Zajączkowska mniej więcej w środku. Zatem ze wszystkich grup się powykańczali? I to pod Łodzią? Teraz już nie było zupełnie spokoju. Kwadranse oczekiwania na następne wieści dłużyły się w godziny. Zdenerwowanie osiągnęło szczyt, gdy niedługo potem z Kielc doniesiono, że Makula, Nowik i Czmielówna lądowali też na trasie, przy czym Czmielównie brakło zaledwie 5 km do lotniska w Masłowie.

Dopiero o godz. 20.35 przyszło odprężenie: Rawicz, Wojnar, Rusek, Bitner, Witek, Śliwak i Popiel wylądowali na lotnisku docelowym. Najlepszy czas przelotu ma Wojnar, po nim Rawicz, Popiel i Śliwak.

Na to wszyscy czekali. Suwaki nawigacyjne poszły w ruch. Już z pobieżnych obliczeń wynikło, że w tabeli punktacji ogólnej po trzech konkurencjach nastąpiły zasadnicze przetasowania: Wojnar wyszedł na pierwsze miejsce, Rawicz na drugie, Popiel na trzecie, a Rusek na czwarte. Do późnej nocy trwały zapamiętałe dyskusje

Na starcie lotnym podniecenie — szybowce ruszyły na taśmę!



i dalsze obliczenia, ujawniające coraz nowe niespodzianki w układzie tabeli klasyfikacyjnej.

NA TRASIE

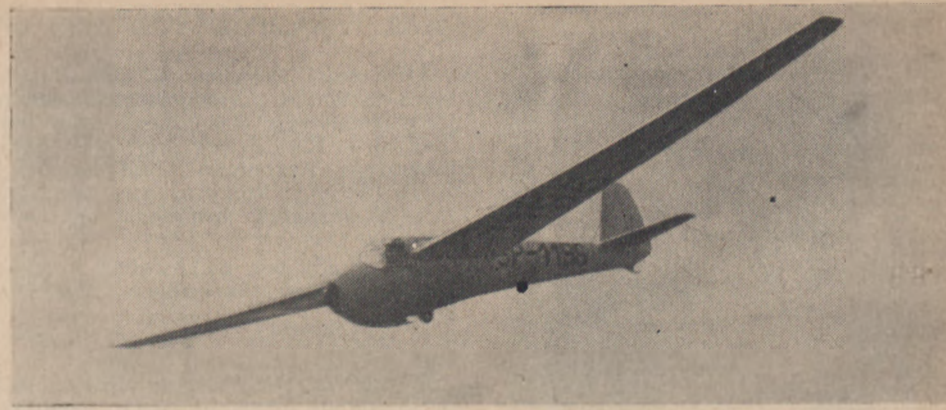
Powracających do Kobylnicy zwycięzców konkurencji zasypywał grad pytań. Z wyczerpujących odpowiedzi można było sobie wyrobić pojęcie o zaciekłej walce jaką z trudnymi warunkami meteorologicznymi stoczyli piloci na trasie 300 km przelotu. Już o 50 km od Kobylnicy natrafili oni na pierwsze ławice chmur średnich, pod którymi przechodzić trzeba było jednym skokiem. Trudności narastały z odległością. Na wysokości Łodzi w poprzek drogi stała taka ławica szerokości około 40 km, która zmusiła właśnie szereg zawodników do przymusowych, przedwczesnych lądowań. Wojnar, na przykład, miał w tej partii lotu dwa kryzysy 300-metrowych wysokości, z których wyszedł, ratując się słabymi wznoszeniami, znalezionymi na paru nasłonecznionych, przez okna w ławicy, obszarach.

Prawdziwa tragedia rozpoczęła się jednak dopiero za Piotrkowem. Tutaj leżała wciąż jeszcze okluzja z nieprzyjemnym deszczykiem, sięgająca aż po same Kielce. W rejonie tym spotkało się całe mnóstwo szybowców, z których tylko 7 doleciało do celu. Wyjście z opresji pozostawało jedno: osiągnąć maksymalną wysokość w jednym z ostatnich cumulusów przed okluzją i potem już lotem ślizgowym przeć do samego celu. Wojnar, a za nim Rusek wykręcili tam 2.500 m w chmurze i z tej wysokości, na ostatnich metrach wprawdzie, ale jednak dociągnęli do ukrytego wśród pasma Gór Masłowskich lotniska. Podobnie rozegrali trudną końcówkę przelotu inni zawodnicy, nie wszystkim się jednak w równym stopniu powiodło. Do najbardziej pechowych w tym dniu trzeba zaliczyć Czmielównę, której do Masłowa zabrakło dosłownie kilku kilometrów. Leciała ona — podobnie jak i w poprzedniej konkurencji — przez znaczną część trasy zespołowo z Rawiczem i dopiero zapiotrkowskie tarapaty rozdzieliły ten nadzwyczaj sympatycznie i nawskroś sportowo współpracujący zespół Aeroklubu Śląskiego.

*

Zawody trwają dopiero tydzień. Drugie 7 dni mogą przynieść jeszcze duże zmiany w kolejności punktacji, ale już w tej chwili można zauważyć, że do czołówki wysunęła się zdecydowanie młodzież, ze zwycięzcą zeszłorocznych zawodów — Wojnarem na czele. Debiutant zawodów — Rusek zdobył wczorajszym przelotem swój pierwszy warunek do Złotej Odznaki, który jest równocześnie jego pierwszym diamentem. Warunek do Złotej zdobyła również Czmielówna, która chociaż nie osiągnęła Masłowa, przekroczyła jednak odległość 300 km. Wynikiem swym wysunęła się ona zdecydowanie na czoło pozostałych szybowniczek, startujących w zawodach.

Ogólnie zawody przebiegają w niezwykle emocjonującej atmosferze i tylko od warunków meteorologicznych zależy, czy dalsze dni przyniosą jeszcze bardziej interesujące wyniki.



SP—1196 — pilot Andrzej Ziemiński melduje się na taśmie.

PRZELOT SZYBKOŚCIOWY DOCELOWY NA TRASIE KOBYLNICA — MASŁÓW ODLEGŁOŚĆ: 305 KM (dnia 8.VI.52 r.)

Zawodnik	Aeroklub	Szybkość km/godz.	Punktacja
1 Wojnar Jerzy	Kraków	77,1	9.810.3
2 Rawicz Zbigniew	Katowice	73,4	9.536.7
3 Witek Adam	Wrocław	71,7	9.399.9
4 Popiel Jerzy	Wrocław	70,5	9.331.5
5 Śliwak Tadeusz	Łódź	70,1	9.331.5
6 Rusek Tadeusz	Kraków	63,6	8.959.1
7 Bitner Ryszard	Warszawa	62,4	8.905.9
8 Czmielówna Maksymil.	Katowice	291.0 km	5.646.9
9 Kirakowski Zbigniew	Katowice	290.5 ,,	5.623.2
10 Ziemiński Andrzej	Warszawa	290.5 ,,	5.623.2
11 Zaleska Zofia	Warszawa	277.0 ,,	5.314.3
12 Wlazło Lucyna	Warszawa	273.0 ,,	5.219.3
13 Adamek Jerzy	Toruń	273,0 ,,	5.219.3
14 Jakób Rajmund	Poznań	266.0 ,,	5.052.9
15 Nowik Włodzimierz	Białystok	251.5 ,,	4.696.5
16 Pawlikiewicz Al.	Wrocław	248.5 ,,	4.625.3
17 Olejniczak Czesław	Poznań	240.0 ,,	4.435.2
18 Makula Edward	Katowice	240.0 ,,	4.435.2
19 Śmigiel Antoni	Ostrów	228.0 ,,	4.150.0
20 Skrzydlewski St.	Katowice	223.5 ,,	4.031.3
21 Zajączkowska Wanda	Kraków	218.5 ,,	3.912.4
22. Czempiński Miecz.	Poznań	213.5 ,,	3.617.6
23 Makne Stefan	Poznań	199.0 ,,	3.461.0
24 Brzuska Andrzej	Warszawa	156.5 ,,	2.447.2

Przed startem komisarz sportowy Filipiak osobiście umieszcza barograf w bagażniku „Muchy".





JAK ZDOBYŁEM DIAMENT

Wystartowałem z Kobylnicy w dniu 2 czerwca o godzinie 12.45 na oblot szybowca. Już od rana widoczne były chmury typu Cu castellatus, wszystko więc wskazywało na warunki wysokościowe. Odczepiłem się na wysokości 400 m w słabym wznoszeniu rzędu 0,5 m/sek, które następnie przeszło w 3 m/sek. „Wykręciłem" się na 1.100 m i spostrzegłem zza postrzępionych chmur wieżyczkę Cu cong. Po chwili wahania zdecydowałem się przejść pod nią. Napotkałem tam spokojne wznoszenie 4 m/sek., które szybko wessało mnie w głąb. Po jakimś czasie wznoszenie zmalało i wynosiło średnio 1,5 m/sek.

Na wysokości 3 500 m sprawdziłem działanie aparatury tlenowej i nałożyłem maskę. Aparat działał pierwszorzędnie. Podziękowałem w myśli ekipie OWL Poznań za dokładną pracę przy montażu. Na wysokości 4 500 m otworzyłem kurek tlenowy i zacząłem centrować wznoszenia, które tymczasem zmalały do 1 m/sek. Byłem już prawie pewny, że cała „zabawa" skończy się jak to nieraz przeżywałem, nadzieja jednak na zdobycie diamentu kazała mi pozostać w chmurze. Do tej wysokości, tj. 4 900 m spotykałem obfite opady deszczowe, a następnie krupę. Oblodzenie występowało słabe, w postaci sadzi.

Po kilku minutach krążenia na zerze napotkałem wznoszenie 2 m/sek, które w niedługim czasie dało mi wysokość absolutną 6 700 m. Na tej wysokości wznoszenie zanikało, a ponieważ przebywałem w chmurze godzinę, postanowiłem opuścić ją w locie prostym po kursie, jak sobie obliczyłem, 240°. Po kilku minutach lotu napotkałem strefę duszenia koło 15 m/sek, wraz z silnymi wyładowaniami elektrycznymi i niewielkim gradem. Kilka razy grom przeszedł w pobliżu szybowca, co doskonale odczułem na drążku sterowym. „Muchę" miałem częściowo odgromioną.

Po półgodzinnym locie po kursie, wymieniwszy dwie bateryjki w skrętomierzu, wydostałem się z burzy na wysokości 2 000 m w pobliżu Gniezna, tj. około 50 km od Kobylnicy. Zanik termiki po burzy spowodował, że wybrałem pole i lądowałem o godzinie 14,45 pod Gnieznem. Tak zdobyłem drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej.

JERZY POPIEL
pilot Wrocławskiego ALL

305 KILOMETROWY DOCEL PILOTA WOJNARA

W trzeciej konkurencji IX Krajowych Zawodów Szybowcowych — przelocie docelowym 300 km na trasie kobylnica — Kielce, zwyciężył pilot Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej Jerzy Wojnar, który w zeszłym roku zajął w zawodach krajowych pierwsze miejsce.

Z niemałą też ciekawością rozmawiamy z nim o zawodach tegorocznych.

— W tym roku — opowiada nam — stawka jest znacznie silniejsza i bardziej wyrównana. Szereg pilotów, jak na przykład Popiel, Śliwak, Śmigiel, Rusek, Makula czy inni, zrobili olbrzymi krok naprzód. Postęp jest widoczny i nietrudno zauważyć, że o ile w roku ubiegłym można było mijać niektórych z nich w punktacji bez trudu, w tym — nie przychodzi to wcale łatwo.

— Jaką taktykę stosujecie wobec tego na tegorocznych zawodach?

— Latać jak najbardziej równo i oczywiście bezpiecznie. Nie dać się „wykończyć" w żadnej konkurencji. Wyciąganie na trasie maksymalnego osiągnięcia dnia nie zawsze popłaca. Widać to chociaż by po przelocie docelowym do Kielc, który ukończyło zaledwie 7 zawodników.

— No, a jak udał się przelot do Kielc?

Warunki na trasie były na ogół słabe. Występowała bardzo wielka ilość cirrusów, cirrostratusów i altocumulusów. Udało mi się szczęśliwie przejść ławicę wysokich chmur, którą spotkałem koło Piotrkowa i w ostatniej chmurze niedaleko celu wykręcić 2 500 metrów, skąd w locie prostym około 60 km udało mi się dolecieć do Kielc. Podkreślam specjalnie: udało, gdyż w zawodach trzeba mieć jednak dużo szczęścia.

— To szczęście, jak widać, dotychczas Was nie opuszcza, skoro po trzech konkurencjach znajdujecie się w ogólnej punktacji na pierwszym miejscu.

Wojnar uśmiecha się z zażenowaniem.

— Trochę za wcześnie, wydaje mi się — mówi — znalazłem się na pierwszym miejscu. Nic jeszcze nie wiadomo. Zwróćcie uwagę, że od pozostałych w pierwszej dziesiątce dzieli mnie znikoma ilość punktów, a przecież będą jeszcze inne konkurencje, a zwłaszcza 500-ka, na której mi najbardziej zależy.

— Rozumiem — podpowiadam — chodzi o diament.

— Oczywiście — uzupełnia — staram się od dawna, żeby go uzyskać; zawsze jednak brakuje warunków. Żeby tylko tu na zawodach wyszło coś z tego. Na to przecież wszyscy czekamy.

— No, to życzymy...

— Tylko przypadkiem nie szczęścia — przerywa Wojnar.

— Niech i tak będzie — godzimy się. A zatem...

— Uważam jeszcze — dodaje na zakończenie rozmowy — że regulamin zawodów jest zły. Daje zbyt dużo punktów za przelot docelowy 300 km i 500-tkę, podczas kiedy stosunkowo niewielką ilość punktów przynosi za inne konkurencje. Powiedzcie, kto teraz nadrobi tak wielką różnicę punktów, która dzieli pozostałych od pierwszej dziesiątki? Moim zdaniem, jest to zupełnie niesłuszne.

— Zgódźcie się jednak, że konkurencje te są wyjątkowo trudne i stąd ta wysoka punktacja.

— No, tak — potwierdza.

— Ale, to już sprawa dyskusji i niewątpliwie wasze wnioski weźmie pod uwagę kierownictwo zawodów, i uwzględnione zostaną być może w przyszłych zawodach.

A teraz jeszcze parę danych biograficznych, które zainteresują naszych Czytelników.

Jerzy Wojnar ma lat 21, jest ZMP-owcem. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1946 roku i ma IV stopień wyszkolenia szybowcowego oraz złotą odznakę z dwoma diamentami. Obecnie jest studentem Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

(kon)

Szczegółowe opracowanie trasy to początek powodzenia przelotu. Skrzydlewski i Wojnar doceniają tę zasadę.



KOŃCOWE WYNIKI IX KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

PRZELOT SZYBKOŚCIOWY DOCELOWY NA TRASIE KOBYLNICA — MASŁÓW. ODLEGŁOŚĆ 305 KM. (Dnia 10.VI.52 r.)

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Szybkość km/godz.	Punktacja
1.	Wojnar Jerzy	Kraków	85.8	10.258.5
2.	Makula Edward	Katowice	79.9	9.804.1
3.	Skrzydlewski St.	,,	79.4	9.804.1
4.	Pawlikiewicz Al.	Wrocław	77.4	9.676.3
5.	Ziemiński Andrzej	Warszawa	76.8	9.612.4
6.	Sliwak Tadeusz	Łódź	75.4	9.548.5
7.	Zajączkowska Wanda	Kraków	73.7	9.420.7
8.	Nowik Włodzimierz	Białystok	73.0	9.420.7
9.	Adamek Jerzy	Toruń	72.8	9.356.8
10.	Śmigiel Antoni	Ostrów	71.7	9.292.9
11.	Bitner Ryszard	Warszawa	71.1	9.292.6
12.	Popiel Jerzy	Wrocław	68.4	9.129.6
13.	Kirakowski Zbigniew	Katowice	67.9	9.079.4
14.	Czmielówna Maksymil.	,,	64.7	8.930.8
15.	Rusek Tadeusz	Kraków	64.6	8.930.8
16.	Wlazło Lucyna	Warszawa	63.8	8.881.1
17.	Makne Stefan	Poznań	60.3	8.732.0
18.	Witek Adam	Wrocław	58.1	8.661.0
19.	Rawicz Zbigniew	Katowice	292.5 km	5.670.7
20.	Olejniczak Czesław	Poznań	289.5 ,,	5.599.4
21.	Brzuska Andrzej	Warszawa	285.0 ,,	5.504.4
22.	Czempiński Miecz.	Poznań	268.0 ,,	5.100.4
23.	Zalewska Zofia	Warszawa	228.0 ,,	4.150.4
24.	Jakób Rajmund	Poznań	—	—

PRZELOT SZYBKOŚCIOWY DOCELOWY NA TRASIE KOBYLNICA — OSTRÓW WLKP. 99 KM. (dnia 13.VI.52 r.)

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Szybkość km/godz.	Punktacja
1	Kirakowski Zbigniew	Katowice	60.7	4.055.1
2	Adamek Jerzy	Toruń	56.9	3.873.1
3	Makula Edward	Katowice	54.3	3.782.1
4	Pawlikiewicz Al.	Wrocław	54.0	3.782.1
5	Rusek Tadeusz	Kraków	49.9	3.568.2
6	Wlazło Lucyna	Warszawa	48.8	3.536.4
7	Popiel Jerzy	Wrocław	48.4	3.536.4
8	Witek Adam	Wrocław	48.4	3.536.4
9	Czmielówna Maksymil.	Katowice	47.6	3.504.5
10	Ziemiński Andrzej	Warszawa	47.0	3.504.5
11	Bitner Ryszard	Warszawa	40.5	3.281.6
12	Skrzydlewski Stanisław	Katowice	—	2.826.6
13	Nowik Włodzimierz	Białystok	—	2.114.2
14	Wojnar Jerzy	Kraków	—	1.903.8
15	Śliwak Tadeusz	Łódź	—	1.633.3
16	Zajączkowska Wanda	Kraków	—	1.581.4
17	Makne Stefan	Poznań	—	1.299.2
18	Śmigiel Antoni	Ostrów	—	1.277.5
19	Olejniczak Czesław	Poznań	—	1.234.1
20	Brzuska Andrzej	Warszawa	—	1.190.7
21	Rawicz Zbigniew	Katowice	—	569.4
22	Jakób Rajmund	Poznań	—	—
23	Czempiński Miecz.	Poznań	—	—
24	Zaleska Zofia.	Warszawa	—	—

OSTATECZNE WYNIKI IX KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH (Poznań 1-15.VI.52)

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Punktacja
1	Wojnar Jerzy	Kraków	32.170.5
2	Popiel Jerzy	Wrocław	32.155.6
3	Rusek Tadeusz	Kraków	31.327.3
4	Bitner Ryszard	Warszawa	31.081.4
5	Witek Adam	Wrocław	30.869.9
6	Śliwak Tadeusz	Łódź	29.874.7
7	Ziemiński Andrzej	Warszawa	28.667.8
8	Adamek Jerzy	Toruń	28.469.0
9	Makula Edward	Katowice	28.140.8
10	Pawlikiewicz Al.	Wrocław	28.059.2
13	Kirakowski Zbigniew	Katowice	27.983.0
12	Skrzydlewski St.	Katowice	27.404.3
13	Nowik Włodzimierz	Białystok	25.945.3
14	Rawicz Zbigniew	Katowice	25.762.0
15	Smigiel Antoni	Ostrów	24.805.1
16	Czmielówna Maksymil.	Katowice	24.572.5
17	Makne Stefan	Poznań	22.696.7
18	Wlazło Lucyna	Warszawa	22.669.6
19	Zajączkowska Wanda	Kraków	21.840.1
20	Brzuska Andrzej	Warszawa	18.701.0
21	Olejniczak Czesław	Poznań	16.855.9
22	Zaleska Zofia	Warszawa	15.657.6
23	Czempiński Mieczysław	Poznań	11.406.1
24	Jakób Rajmund	Poznań	10.804.7

WYNIKI KONKURSU SPRAWNOŚCI PILOTAŻOWEJ (dnia 15.VI.52)

Zawodnik	ALL	Zrzut odleg.	Zrzut pkt.	Lądowanie odleg.	Lądowanie pkt.	Punktacja łączna
1 Ziemiński Andrzej	Warszawa	4	46	1	49	95
2 Makne Stefan	Poznań	10	40	1	49	89
3 Wojnar Jerzy	Kraków	18	32	0	50	82
4 Brzuska Andrzej	Warszawa	17	33	2	48	81
5. Pawlikiewicz Al.	Wrocław	19	31	2	48	79
6 Kirakowski Zbigniew	Katowice	23	27	1	49	76
7 Makula Edward	Katowice	20	30	5	45	75
8 Witek Adam	Wrocław	22	28	5	45	73
9 Zajączkowska Wanda	Kraków	20	30	8	42	72
10 Rawicz Zbigniew	Katowice	34	16	1	49	65
11 Śliwak Tadeusz	Łódź	14	36	22	28	64
12 Olejniczak Czesław	Poznań	36	14	0	50	64
13 Jakób Rajmund	Poznań	41	9	2	48	57
14 Bitner Ryszard	Warszawa	42	8	6	44	52
15 Czmielówna M.	Katowice	47	3	2	48	51
16 Rusek Tadeusz	Kraków	46	4	3	47	51
17 Adamek Jerzy	Toruń	25	25	0	50	50
18 Nowik Włodzimierz	Białystok	32	18	2	48	48
19 Śmigiel Antoni	Ostrów	20	30	2	48	48
20 Skrzydlewski St.	Katowice	33	17	22	28	45
21 Popiel Jerzy	Wrocław	46	4	15	35	39
23 Zaleska Zofia	Poznań	52	0	14	36	36
22 Czempiński Miecz.	Warszawa	55	—	15	15	35
24 Wlazło Lucyna	Warszawa	78	—	—	—	—

ZWYCIĘSKI TRÓJKĄT 102 KILOMETROWY PILOTA JERZEGO POPIELA

— Zwycięstwo w przelocie szybkościowym po trójkącie 102 km na trasie Kobylnica — Iłowiec — Środa — Kobylnica — mówi pilot Jerzy Popiel z Wrocławskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej, który zajął pierwsze miejsce w drugiej konkurencji IX KZS — **zawdzięczam przede wszystkim rozwiązaniu taktycznemu przelotu. Warunki były na ogół słabe. Stąd też ważne jest (może to zresztą wydaje się niektórym trochę dziwne) zaplanowanie szybkości. Mogę tu przy okazji zaznaczyć, że w pierwszej konkurencji Zawodów — przelocie docelowym — szybkościowym zaplanowałem sobie na przelot 1 godzinę i 15 minut, podzieliłem więc trasę na 20-to minutowe odcinki i starałem się lecieć po kursie w wyznaczonym przez siebie czasie. Muszę przyznać, że udało mi się to najzupełniej. Dla ułatwienia obserwacji zegarka, którego wskazówki przynaglają mnie zwykle do szybszego lotu, umieszczam go sobie zawsze na najbardziej widocznym miejscu, tj. na tablicy przyrządów. W tym przelocie szybkościowym po trójkącie, w którym jak wiecie uzyskałem szybkość 52,3 km/godz., pomógł mi bardzo wykres kol. Makuli, który stosowano na zeszłorocznych Zawodach w Inowrocławiu.**

Przepraszam — wtrącam — widziałem na starcie lotnym, że meldowaliście się dwa razy nad taśmą, czym to należy wytłumaczyć?

— No oczywiście tylko tym, — uśmiecha się Popiel — że za pierwszym razem kiedy po zameldowaniu zdecydowałem się na rozpoczęcie przelotu, stwierdziłem bardzo słabiutkie noszenia; wybadałem przy tym nieco najbliższy po kursie teren i po drugim meldunku mogłem lecieć już na „pewniaka", widząc dokładnie gdzie są noszenia, a gdzie dusi.

Jaki był przebieg Waszego lotu po całej trasie trójkąta?

— Z Kobylnicy szedłem śmiało do Iłowca, przeliczyłem się jednak, gdyż po drodze na wysokości 200 m napotkałem duszenia. Wyżebrałem więc trochę wysokości i po odnalezieniu bez trudu punktu kontrolnego leciałem dalej po kursie na Środę. Na drugim boku trójkąta nastąpił znów krytyczny moment na wysokości 300 m. Zdawało mi się, że tym razem „skończę" się zupełnie. Nie dałem jednak za wygraną i upatrzyłem sobie naprzeciw, pomiędzy dwoma laskami, białą płaszczystą „polanę", ku której się skierowałem. Miałem szczęście. Znalazłem nad nią potrzebne mi noszenie i wywindowałem się na większą wysokość, lecąc dalej do Środy. Tam miałem już 1 000 metrów wysokości i odtąd bez przeszkód doleciałem w locie prostym do Kobylnicy.

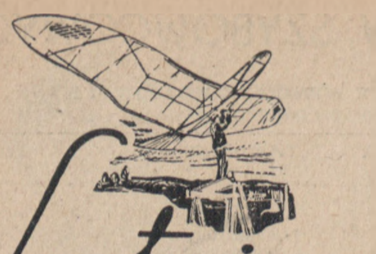
Jakie miejsce zajęliście na Zawodach w Inowrocławiu?

— Dwunaste. No, cóż, ale w zeszłym roku nie miałem żadnego doświadczenia, byłem bez odpowiedniej praktyki. VIII KZS dały mi wiele, nauczyłem się na nich dużo. W tym roku stanąłem do Zawodów znacznie lepiej przygotowany — przez całą zimę studiowałem z wszelkich dostępnych mi materiałów taktykę przelotów szybowcowych, na wiosnę dużo trenowałem w klubie — to wszystko pomogło w tym roku w pierwszych dwóch konkurencjach.

No, to życzymy jak najlepszych wyników w dalszych konkurencjach, a przede wszystkim poprawienia lokaty w ogólnej punktacji — rzucamy już z daleka.

Pilot Jerzy Popiel jest synem nauczyciela i ma 19 lat — jest ZMP-owcem. Studiuje na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej. Drogę do lotnictwa rozpoczął w 1945 roku od modelarstwa, w którym szczególnie interesowały go modele z napędem silnikowym. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w roku 1948. Obecnie ma IV stopień wyszkolenia wraz ze Złotą Odznaką Pilota Szybowcowego z dwoma diamentami. Ten ostatni diament zdobył właśnie w Poznaniu, w jednym z lotów poprzedzających zawody — uzyskał przewyższenie 6 200 m. Z innych wyczynów może się jeszcze poszczycić przelotem docelowo-powrotnym 200 kilometrów.

(kon)



„Lotnia”

2

Gadają zresztą po cichu — ciągnął dalej — że podobno w Moskwie jakiś chłop jakoby latał na sztucznych skrzydłach w krąg Aleksandrowej Słobody. Car kazał go podobno za te konszachty z diabłem — jak mówią — ukarać śmiercią. Nikt w to nie wierzy jednak.

No dobra, pogadamy jeszcze o tym. A teraz chodź — pokażę ci, że przez zimę wcale nie próżnowałem. Mój aparat robi się, ale musisz mi teraz pomóc. Samemu ciężko — naprawdę ciężko.

Wyszli z izby na podwórze i skierowali się w kierunku stojącej opodal lichej i niepozornej stodoły. Tański odryglował wrota — weszli do środka.

Łukawski wytrzeszczył ze zdumienia oczy. Tego się nie spodziewał...

II

Myśl zbudowania aparatu latającego cięższego od powietrza powstała u Tańskiego dość dawno. Już wówczas, kiedy studiował w szkole rysunkowej prof. Gersona i Kamińskiego, siedząc nad paletą obserwował z niemałą ciekawością muchy, które nie dawały mu przy malowaniu spokoju w mieszkaniu, komary, które kąsały go bez litości, gdy wieczorem siadał nad stawem pod lasem, by uchwycić na płótnie piękno krajobrazu; czasami przyglądał się pszczołom; niekiedy podziwiał motyle, które wyraźnie odróżniały się od innych owadów sposobem poruszania skrzydełkami.

Posiadając dar bystrej obserwacji i umiejętnego analizowania otaczających go zjawisk, Tański starał się z jednej strony utrwalić na płótnie piękno przyrody, które obserwował w codziennym życiu, z drugiej strony wyciągnąć wnioski dla interesującego go zagadnienia. Stwierdził też na podstawie poszczególnych obserwacji, że owady potrafią latać nie tylko w przód, ale również do tyłu oraz wykonywać swego rodzaju odskoki w bok. Doszedł do przekonania, że te zmiany kierunku lotu zależą wyłącznie od pracy skrzydeł. Praca skrzydeł podczas lotu owadów zainteresowała go specjalnie, zwłaszcza że w tym czasie gazety warszawskie pęczniały od sensacyjnych informacji na temat prób czynionych za granicą nad „lotem”. Znajdowano w nich najróżniejsze szkice przyszłych aparatów latających cięższych od powietrza. Problem, czy człowiek zdolny jest latać na wzór ptaków, nie przestawał absorbować wielu uczonych i entuzjastów nowego wynalazku.

Pomimo, że balony przestały być modne, Warszawa oglądała je jeszcze długo. Specjalne zainteresowanie wzbudzały skoki Szymańskiego z balonu na spadochronie w „Promenadzie” na Czerniakowie pod Warszawą, gdzie w niedzielę i święta gromadziły się tłumy ciekawych i łaknących sensacji warszawskich mieszczan. Chodził tam również Tański. Porzucił pendzel i paletę i oddał się bez reszty idei nowego wynalazku. Liczne dysputy na temat żeglugi powietrznej wyodrębniły od razu dwie grupy — zwolenników balonów i aparatów latających cięższych od powietrza.

Tański należał do tej ostatniej grupy. Wierzył niezachwianie w pomyślność realizacji nowego wynalazku. Już wówczas powziął nowe postanowienie — opanowania powietrznego żywiołu.

Nie było to jednak takie łatwe. Młody, pełen entuzjazmu artysta malarz zdawał sobie dobrze sprawę, że droga do pomyślnego rozwiązania tego problemu będzie niezwykle trudna i uciążliwa, zwłaszcza że w Warszawie starano się żywcem kopiować wszystko z zagranicy — z Niemiec, Francji, które to kraje uważano powszechnie za zdecydowanie przodujące we wszelkiego rodzaju nowych wynalazkach. Takie zdanie starała się zresztą wpoić Polakom prasa warszawska, finansowana, bądź wspomagana różnymi dotacjami przez bogate ziemiaństwo lub, powiązaną z nią nićmi współpracy na płaszczyźnie politycznej — burżuazję.

Tański studiował w tym czasie pilnie wszelkie materiały o żegludze powietrznej — rozczytywał się w prasie, brał udział we wszelkiego rodzaju zebraniach Warszawskiego Oddziału Technicznego, który żywo zajmował się aparatami latającymi cięższymi od powietrza; zbliżał się coraz bardziej do ludzi, których idea nowego wynalazku pochłonęła podobnie jak jego. Tych ostatnich było już sporo w Warszawie.

Próby Tańskiego z modelami w Wygodzie koło Janowa Podlaskiego.



W roku 1894 wpadła mu w ręce książka Władysława Umińskiego pt. „Żegluga powietrzna”, wydana przez Drukarnię Artystyczną S. Sikorskiego w Warszawie — praca traktująca o balonach, locie ptaków, maszynach latających i innych zagadnieniach żeglugi powietrznej. Tański przeczytał ją chciwie. Wkrótce poznał autora, który podobnie jak i on żywo zajmował się nowym wynalazkiem. Często też spotykali się, by wymienić między sobą poglądy na te sprawy.

W tym czasie zaprzyjaźnił się również z mechanikiem Łukawskim, który miał niewielki warsztacik, gdzie realizował swoje pomysły z modnymi wówczas w Warszawie pierwszymi samochodami — „wzięła” go także żegluga powietrzna i nie szczędził trudu, by i na tym polu uzyskać sukcesy. Poznał bliżej także Władysława Zielińskiego, warszawskiego handlowca, znanego wówczas popularyzatora żeglugi powietrznej, z którym w późniejszym okresie łączyły go zażyłe stosunki ze względu na pomoc, jaką tenże udzielał artyście sprzedając jego obrazy celem zdobycia środków na utrzymanie. Zbliżył się oprócz tego do szeregu innych osób, które po latach dziewięćsetnych znane były w stolicy ze swych prac dla żeglugi powietrznej.

Rozmiłowanemu w lotnictwie Polakowi nie przychodziło życie łatwo. Mimo to stale powracał do interesującego go problemu latania. W małym mieszkaniu przy ulicy Mazowieckiej w Warszawie, oprócz niedbale porozrzucanych obrazów, które od czasu do czasu malował, aby zdobyć środki finansowe na utrzymanie, znaleźć można było papierowe wycinanki, które wyglądem przypominały niektóre ptaki. Płótna, na których ręka artysty wymalować miała jakiś obraz, pokryte były różnymi szkicami skrzydeł i konstrukcji aparatów latających. Wkrótce ciasny pokój, w którym mieszkał, wypełniony był sporą ilością różnych przedmiotów, które dla przeciętnego przybysza były rupieciami, a dla Tańskiego przedstawiały nieocenione wartości. Nie brakło wśród tego wszystkiego wycinków z gazet, książek technicznych traktujących o żegludze powietrznej, pierwowzorów modeli aparatów latających, wykonanych z deszczułek, łyka i prętów wiklinowych, a nawet i małych ptaszków, które „kupował” za swe obrazy. Wszyscy znajomi mieli mu za złe to maniactwo. Czasami śmiano się z niego, kiedy gorąco i namiętnie agitował za podjęciem prób w budowie skrzydeł do latania.

— Czyżby pan Czesław chciał konkurować z Krepsem i Renardo? *) — mawiano niby to żartobliwie, ale z ironią.

Z jednej strony podziwiano jego opór i wolę w kontynuowaniu prac, które na razie nie miały wielkiego znaczenia, z drugiej jednak nikt nie wierzył, aby malarz, który czasowo odrzucił tylko pendzel mógł bez technicznego i jakiegokolwiek naukowego przygotowania przyczynić się do postępu w pracach nad opanowaniem powietrza.

(cdn).

JERZY KONIECZNY

*) francuscy oficerowie inżynierii, którzy zbudowali wówczas balon sterowy.

SUKCESY KRYMSKICH SPADOCHRONIARZY

Symferopolski aeroklub DOSAAF zorganizował w maju br. krymskie okręgowe zawody spadochronowe. W walce o tytuł mistrza aeroklubu w sporcie spadochronowym na rok 1952 wzięli udział najlepsi spadochroniarze obwodu. Zawody wzbudziły wielkie zainteresowanie i zgromadziły tysiące widzów.

W pierwszym dniu zawodów najlepszy wynik osiągnął P. Lietunow, który skacząc z wysokości 800 m wylądował po mistrzowsku w obrębie koła o promieniu 100 m. Drugie miejsce w tej konkurencji zajął młody sportowiec z Symferopola A. Tonkonog.

W drugiej konkurencji stoczono zaciętą walkę. Każdy zawodnik musiał skoczyć z wysokości 1 100 m i otworzywszy spadochron z opóźnieniem 10 sekund wylądować w kole o promieniu 150 m. W konkurencji tej zwycięstwo odniósł A. Tonkonog na drugim miejscu uplasował się G. Witalin.

W trzeciej konkurencji (opóźnienie otwarcia spadochronu o 15 sekund) zwyciężył P. Lietunow, wyprzedzając W. Gorbatikowa.

W ostatecznej klasyfikacji po trzech konkurencjach na pierwsze miejsce wysunął się A. Tonkonog, który na 95 punktów możliwych osiągnął 68,1 punktów. Zdobył on tytuł mistrza symferopolskiego aeroklubu obwodowego w sporcie spadochronowym na rok 1952. Młody sportowiec otrzymał wiele cennych nagród.

W czasie trwania zawodów trzy grupy najlepszych skoczków spadochronowych dokonały prób pobicia wszechzwiązkowego rekordu w skoku grupowym z wysokości 1 000 m na dokładność lądowania w kręgu o promieniu 100 m.

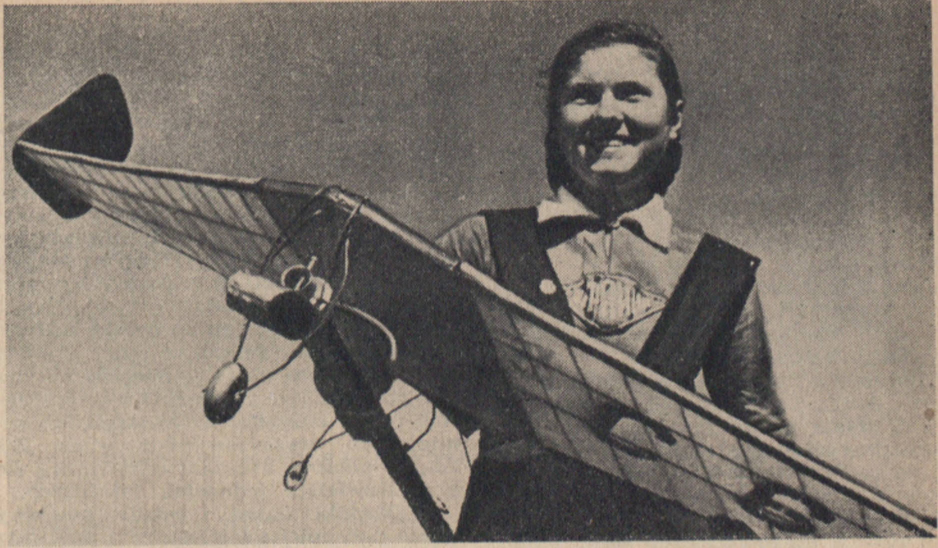
Wczesnym rankiem 11 maja trzecia z kolei grupa spadochroniarzy w składzie G. Witalin, W. Soczniew i A. Tonkonog wykonała skok z żądanej wysokości. Doskonale kierując spadochronami wszyscy trzej sportowcy wylądowali w kole, osiągając średnią odległość od jego środka 46 m 63 cm i ustalając tym wynikiem nowy rekord wszechzwiązkowy (poprzedni rekord wynosił 70 m 55 cm).

Wszystkie materiały dotyczące skoku zostały skierowane do Lotniczej Komisji Sportowej Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, celem zatwierdzenia rekordu wszechzwiązkowego.

Zawody spadochronowe wzbudziły wielkie zainteresowanie u młodzieży. W miastach obwodu krymskiego liczni członkowie DOSAAF przystąpili do nauki w grupach i kółkach spadochronowych.

Wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali od sekcji spadochronowej aeroklubu sportowe tytuły i kategorie.

R. F.



Zinaida Firsiuk, radziecka modelarka z Charkowa. Jej model typu „latające skrzydło" z napędem odrzutowym utrzymywał się w powietrzu 4 min. 37,2 sek.

„NIE POPRZESTAWAĆ NA OSIĄGNIĘTYCH REZULTATACH"

MÓWI M. PYŁAJEWA INSTR. SZYBOWCOWY

W 1951 roku ustanowiłam na szybowcu międzynarodowy rekord w locie docelowo-powrotnym, przelatując odległość 226 km.

Szybownictwo, ten wspaniały sport, pociąga mnie już od szeregu lat. Trenowałam uporczywie i cierpliwie, by posiąść wszelkie tajniki sztuki latania.

Początkowo napotykałam oczywiście na niepowodzenia i trudności. Nie od razu na przykład trafiałam na wznoszące prądy powietrza, to osiąga się tylko doświadczeniem zdobytym w czasie długiego treningu. Wiele też pracowałam nad lotami docelowymi, które wymagają doskonałej orientacji w terenie i umiejętnego posługiwania się mapą.

Gdy zdobyłam już nawet rekord międzynarodowy, nie poprzestałam na osiągniętych rezultatach. Trenuję na szybowcach i samolotach, ćwiczę się w lotach ślepych, a doświadczenia swe i wiedzę staram się sumiennie przekazywać młodym sportowcom.

Z początkiem bieżącego roku rozpoczęłam zajęcia z nową grupą kandydatów na pilotów szybowcowych. Są to ludzie różnych zawodów i zainteresowań — tokarze, ślusarze, szoferzy, dziennikarze, uczniowie szkół i techników, studenci. Wszyscy jednakowo pragną posiąść tajniki sportu szybowcowego, tworząc zwarty i zżyty zespół. Zadaniem instruktora jest pomóc młodym entuzjastom lotnictwa w jak najszybszym urzeczywistnieniu ich marzeń.

(D)



Z prawej: W jednej z radzieckich modelarni lotniczych. Instruktor objaśnia pionierom sposób rozruchu silniczka spalinowego.

DOBRZE PRZYGOTOWAĆ WYBORY W OKRĘGACH LIGI LOTNICZEJ

W miesiącu czerwcu na terenie całego kraju organizacja nasza kończy akcję wyborczą na szczeblu oddziałów, a w wielu województwach odbywają się walne zjazdy okręgów. Doceniając doniosłość tych zjazdów należy przynajmniej fragmentarycznie omówić wyniki ich obrad i wskazać na ważne wnioski wynikające dla całokształtu prac Ligi Lotniczej.

Z praktyki i doświadczenia wiemy, że zjazd dobrze przygotowany organizacyjnie spełni swoje zadanie, natomiast słabo przygotowany niewiele przyczyni się do podwyższenia poziomu pracy danego województwa, a może też narazić państwo na szkody wynikłe z wydatkowania niepotrzebnych sum.

Dlatego troską działaczy i pracowników Ligi Lotniczej na szczeblu okręgu powinny być odpowiednie prace przygotowawcze do zjazdu, a mianowicie: 1. wybrani delegaci z powiatu powinni być zgłoszeni w terminie przynajmniej 10-dniowym przed datą zjazdu. 2. sprawozdanie ustępującego zarządu winno być omówione i przedyskutowane oraz zatwierdzone na posiedzeniu plenarnym Zarządu z udziałem kierowniczego personelu etatowego i w miarę możliwości społecznego z oddziałów. Sprawozdanie winno uwzględniać stan organizacji w poprzedniej kadencji zarządu, sytuację podczas kadencji ustępującego zarządu i wnioski dla nowego zarządu, które winny być podstawą do dyskusji dla delegatów na zjeździe. 3. Sprawozdanie komisji rewizyjnej analogicznie powinno być zatwierdzone na jej plenarnym posiedzeniu i nie tylko ograniczać się do kontroli z punktu widzenia finansowego, jak to się często zdarza, ale również powinna znaleźć odbicie praca całokształtu organizacji wojewódzkiej. 4. Wokół zjazdu należy przeprowadzić pracę propagandową poprzez radio i prasę, co w znacznej mierze zainteresuje szersze warstwy społeczeństwa i członków LL.

W ten sposób unikniemy gorączkowych prac w ostatnich godzinach i zapewnimy, że obrady zjazdu staną się przełomowym etapem w pracy danego okręgu. Podczas samego toku obrad należy zwrócić uwagę na należyte jego odzwierciedlenie w protokóle, który jest ważnym dokumentem i cennym materiałem dla pracy nowego zarządu.

Na uwagę zasługuje fakt powiadomienia ZG LL przez ZO LL Olsztyn, że walny zjazd odbędzie się dnia 8 czerwca. Po przybyciu delegata ZG LL okazało się, że zawiadomienie nastąpiło omyłkowo a więc narażono naszą organizację na koszty podróży delegata. Podobnych wypadków było więcej w oddziałach powiatowych.

Z gruntu inaczej i zasługując na uznanie postąpił ZO LL Kraków, gdzie walny zjazd był przygotowany należycie. W ożywionej dyskusji, na płaszczyźnie samokrytyki i krytyki wysunięto tam szereg istotnych i ważnych wniosków. Między innymi:

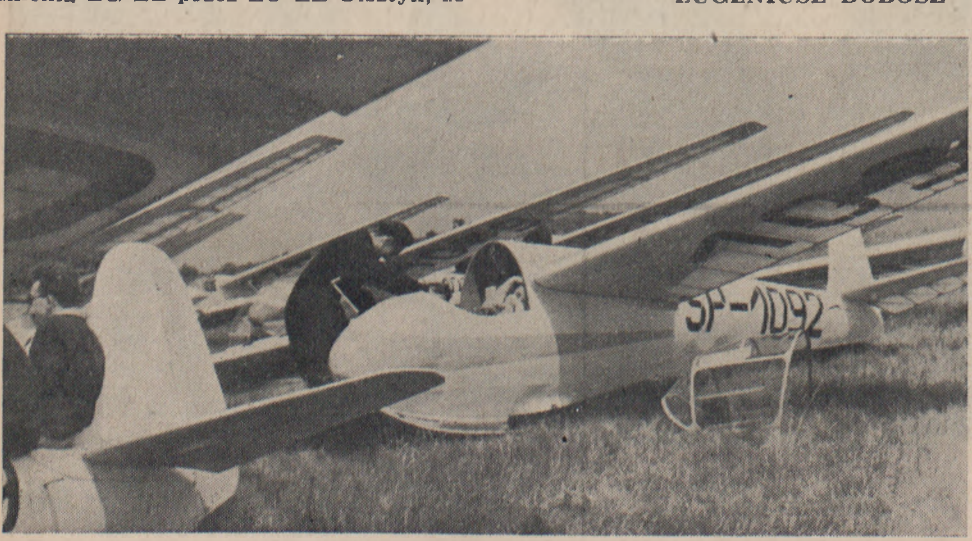
1. Zwrócono uwagę na opiekę oddziałów nad modelarniami.
2. Wysunięto nową koncepcję szkolenia aktywistów, prelegentów-instruktorów pracy masowej na kursach lub seminariach organizowanych przez ZO LL, do pomocy któremu zobowiązali się przedstawiciele jednostek lotniczych.
3. Ośrodki nasze i szkoły powinny wziąć pod opiekę miejscowe i pobliskie oddziały powiatowe, delegując do pracy społecznej kadrę i uczniów.
4. Zwrócić baczniejszą uwagę na większy dopływ modelarzy do lotnictwa.
5. Powołać do życia kadrę narodową „B" składającą się z młodych rekordzistów.
6. Stwierdzono, że wciąż za mało kobiet znajduje się w szeregach lotnictwa.
7. Zwrócono baczną uwagę na rozmieszczenie członków wg wieku i podziału terytorialnego, który chwilowo jest zjawiskiem niezbyt zadowalającym.

Obrady zjazdu były przerywane często licznymi zobowiązaniami ze strony oddziałów i modelarni dla uczczenia Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. Tym samym zjazd zamienił się w poważną naradę produkcyjną, nie tracąc swego doniosłego nastroju. Dyskusja i cały przebieg zjazdu potwierdził, że był on należycie przygotowany ze strony ZO LL oraz, że byli przygotowani delegaci z oddziałów powiatowych.

Ażeby uchwały i wnioski wynikłe na zjeździe znalazły odbicie praktyczne w pracy, powinniśmy przeprowadzić akcję przeniesienia tych uchwał do koła włącznie.

Akcja wyborcza winna jednocześnie stać się akcją polityczną, wyjaśniającą szerokim rzeszom społeczeństwa istotne walory lotnictwa ZSRR i krajów demokracji ludowej, zbrodniczą rolę imperialistów w tworzeniu neohitlerowskiego Luftwaffe, rolę lotnictwa USA w Korei i jego barbarzyńskie metody walki z cywilną ludnością, bezbronnymi dziećmi i kobietami.

EUGENIUSZ DOBOSZ



WYCIĄGARKA SZYBOWCOWA

Mgr. inż. WIKTOR LEJA

Wyciągarka szybowcowa jest dziś nierozerwalnie związana z szybownictwem i umożliwia starty na płaskim terenie. Przyczyniła się ona do popularyzacji szybownictwa, a w połączeniu ze ściągarką jest najtańszym środkiem umożliwiającym start szybowca.

Dlatego też wyciągarka szybowcowa jest urządzeniem, które obok samolotu spotykamy na każdym lotnisku sportowym.

Wyciągarka szybowcowa przeszła na drodze swego rozwoju kilka etapów. Początkowo szybownictwo było związane z górami, gdzie stosowano start z lin gumowych. Z biegiem lat, w miarę rozwoju szybownictwa, uniezależniono się od warunków terenowych i prądów wymuszonych na zboczu. Opracowano więc szereg metod startu mechanicznego.

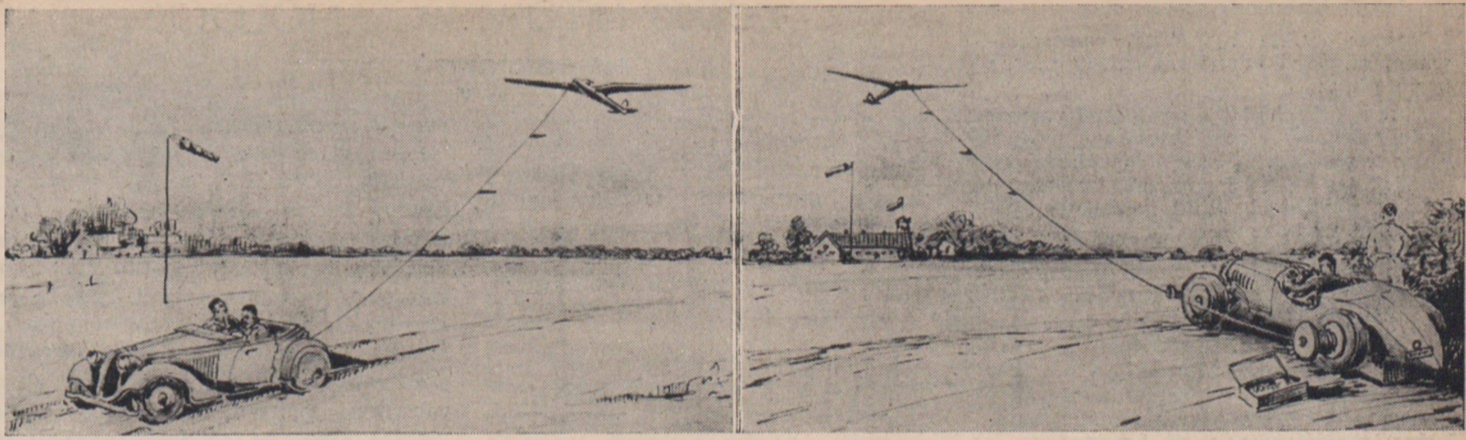
Pierwszym sposobem było holowanie za samochodem. Wymagało ono jednak szybkiej jazdy samochodu na znacznej przestrzeni, np.: chcąc uzyskać 300 m wysokości na szybowcu, trzeba było jechać na samochodzie z szybkością do 80 km/godz. prawie 800 m. Sposób ten wymagał więc równego i długiego lotniska. Tego samego wymagał start przy pomocy tak zwanego bloczka. Niedogodności tych metod, jak i względy bezpieczeństwa pozwoliły wynaleźć dalsze sposoby startu, a więc prototyp dzisiejszej wyciągarki, która jest urządzeniem niezależnym od powierzchni i ukształtowania terenu.

Początkowo, jak pokazuje rysunek, na jedno z tylnych kół zakładano po prostu bęben z liną, która przechodziła przez rolki na zderzaku. Samochód stał więc przodem do wzlotu szybowca, tak, że kierowca widział przed sobą szybowiec, co znacznie zwiększyło bezpieczeństwo wzlotu. Moc silnika szła tu już wyłącznie na holowanie szybowca. Ten sposób miał jednak sporo niedogodności (konieczność odpowiedniego przystosowania samochodu i zastosowania dalszych urządzeń zwiększających bezpieczeństwo wzlotu, jak nożyce i urządzenie do nawijania).

Sposób ten przyczynił się także do rozwiązania konstrukcyjnego zaczepów szybowcowych, które dziś działają automatycznie, jeżeli pilot nie wyczepi zaczepu w odpowiedniej chwili.

Nowoczesna wyciągarka jest więc urządzeniem specjalnym dla szybownictwa, przewoźnym na dwóch kołach w postaci przyczepki samochodowej, jak to, pokazuje schemat wyciągarki poprzecznej (kierunek linki jest prostopadły do osi samej wyciągarki). Główną częścią jest silnik samochodowy o mocy 80 do 150 KM wraz ze sprzęgłem i skrzynką biegów.

Obecnie stosujemy już w naszych wyciągarkach szybowcowych silnik samochodowy produkcji krajowej, który zyskał sobie wielkie uznanie jako sprzęt niezawodny. Jest to silnik samochodu ciężarowego typu Star 20, którego dane techniczne są następujące:



Pierwotne metody startu: z lewej — za samochodem, z prawej — przy wykorzystaniu kół napędowych

typ S 42, niskoprężny, czterosuwowy, gaźnikowy, 6-cio cylindrowy; średnica cylindra — 92 mm; skok tłoka — 105 mm; łączna pojemność skokowa — 4 188 cm³; stopień sprężania — 6,2; moc nominalna — 85 KM przy 2 800 obr/min; największy moment obrotowy 26,5 kgm przy 1 800 obr/min; zużycie paliwa — 240 g/KM/h; ciężar silnika suchego — 350 kG; rozruch przy pomocy rozrusznika — 12V — 1,8 KM; instalacja elektryczna 12V prądnica o mocy 200 W; akumulator o pojemności — 105 Ah; sprzęgło—cierne, suche, jednotarczowe; skrzynka biegów — 4 biegi w przód, 1 wstecz, 3 i 4 bieg cichobieżny o stałym zazębieniu. Przekładnie — 1-sza 1:6,4, 2-ga 1:3,24, 3-cia 1:1,82, 4-ta 1:1, wstecz 1:8,7.

Dodać trzeba, że tylny most tego popularnego naszego samochodu ciężarowego dla transportu gospodarczego, to przekładnia pojedyńcza 6,13:1 — koła o zębach łukowych typu Mammano.

Zużycie paliwa wynosi około 26 litrów/100 km przy szybkości 55 km/godz., zaś oleju około 0,4 litra/100 km, dlatego też silnik ten jest bardzo ekonomiczny, wypierając zdecydowanie w wyciągarkach szybowcowych inne silniki, jak Opel, Horch, Ford, a nawet konkurując z silnikiem 150 KM Praga w wyciągarce „Herkules".

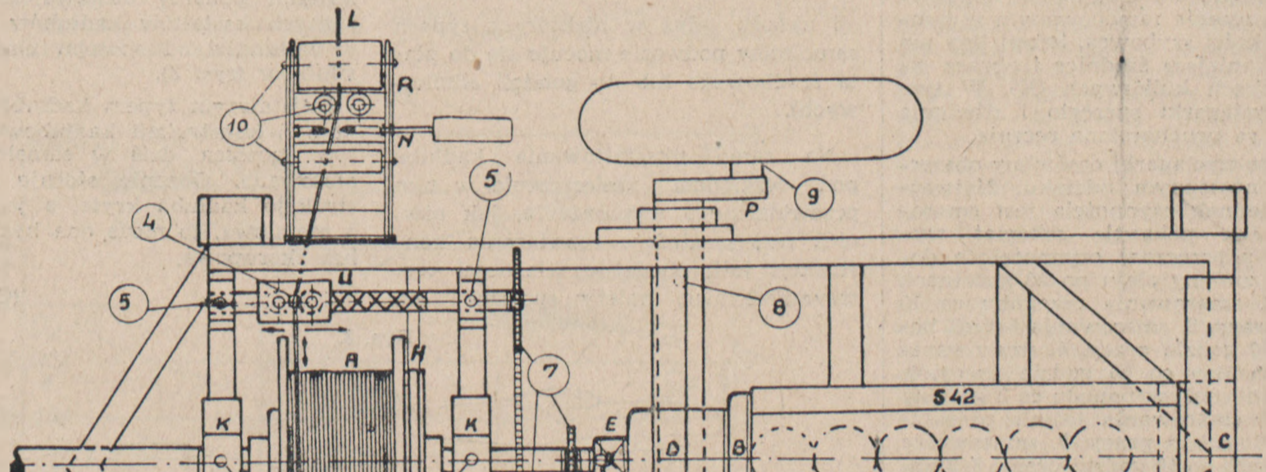
Napęd bębna linki (A) ciągnącej szybowiec następuje więc przez silnik (S) np. S 42, który posiada chłodnicę (C) o pojemności około 30 litrów wody. Przeniesienie siły w naszym przypadku następuje przez sprzęgło (B), skrzynkę biegów (D) osiowo do silnika przez przegub (E) na bęben liny. Linka stalowa (L) splatana z wielu cienkich drucików, aby zapewnić potrzebną giętkość ma zwykle średnicę 3,6 mm oraz około 1 200 m długości. Swobodny koniec z dwoma kółkami zamocowany jest za pośrednictwem zaczepu do przodu szybowca.

Linka od szybowca do wyciągarki przechodzi przez dwie pary wzajemnie prostopadłych rolek (R), za którymi znajdują się nożyce (N), służące do przecięcia liny w przypadku, gdyby zawiódł zaczep szybowca, co może się zdarzyć np. przy niewłaściwej obsłudze zaczepu szybowca.

Nożyce uruchamiane są za pomocą dźwigni z czerwoną gałką oraz ciężarka na dużym ramieniu.

(c. d. na str. 412).

Typowa wyciągarka szybowcowa



(Dokończenie ze str. 411)

Nożyce muszą być często kontrolowane, gdyż od ich stanu zależy nieraz życie pilota.

Linka przechodzi następnie przez dwie rolki o osiach pionowych (U), które wykonują ruch wahadłowy wzdłuż osi bębna i zapewniają równomierne nawinięcie linki na bęben. Napęd tego urządzenia następuje od wałka bębna linki przez koła łańcuchowe (Ł). Ruch tych rolek układających jest tak obliczony, że lina nawija się na bęben zwój przy zwoju. Bęben jest zaopatrzony w hamulec (H), który uruchamiano dawniej ręcznie, a obecnie automatycznie po odczepieniu się szybowca, aby nie nawijać zluźnionej liny, która łatwo tworzy pętle i zrywa się.

Obecnie hamulec bębna liny zostaje uruchamiany automatycznie przez układ dźwigniowy oraz rolkę stalową, która leży na linie ciągnącej szybowiec. Przy napiętej linie rolka podnosi się i zwalnia szczęki hamulcowe, a gdy linka jest nienapięta, rolka opada do dołu i dociska szczęki hamulcowe do bębna i hamuje. Przez to linka zostaje równo nawinięta i nie może się poplątać.

Cała wyciągarka jest okapotowana; miejsce obsługującego, w układzie omawianej wyciągarki, znajduje się między silnikiem i bębnem liny.

Całe urządzenie jest zamocowane na ramie wykonanej ze spawanej stali profilowej. Na tej ramie silnik jest zamontowany elastycznie, patrząc w kierunku ciągu szybowców, po prawej stronie, a urządzenie do nawijania liny po lewej. Całość jest umieszczona na ogumionym dwukołowym podwoziu (P), co umożliwia jej łatwe przewożenie i używanie w każdym miejscu dogodnym dla startu szybowców.

Ze względu na ciągnienie szybowców na zaczepie zamocowanym w punkcie ciężkości szybowca, bęben liny ma obecnie mniejszą średnicę i obraca się na łożyskach kulkowych (K). W tym typie wyciągarki sprzęgło i dźwignia do gazu są uruchamiane ręcznie.

Obsługę wyciągarki omówimy obszerniej w następnym odcinku. Najważniejszą jednak czynnością jest smarowanie. Jak pokazuje schemat wyciągarki poprzecznej czynności te dotyczą: 1. zmiany oleju po 50 godzinach pracy, 2. smarowania przegubu co 10 godzin pracy, 3. smarowania łożysk bębna co 10 godzin pracy, 4. smarowania układacza liny co 10 godzin pracy, 5. smarowania łożysk napędu co 3 godziny pracy, 6. smarowania łożysk przekładni co 10 godzin pracy, 7. smarowania kół zębatych co 10 godzin pracy, 8. smarowania łożysk osi kół 3 razy na miesiąc, 9. smarowania piasty kół 3 razy na miesiąc, przy czym używa się oleju lotniczego oraz smarów specjalnych.

Każdy typ wyciągarki szybowcowej ma obok książki pracy dokładną instrukcję, która podaje opis obsługi. W Zakładach Remontowych Lotnictwa Sportowego nr 3 Ligi Lotniczej wykonano nowe prototypy wyciągarek i ściągarek. Wyciągarka konstrukcji ob. Wozicha wykazuje wiele ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych, które omówimy po zakończeniu prób.

Wyciągarka sprzężona ze ściągarką zdała już egzamin wstępny i umożliwi dalszy rozwój szybownictwa.

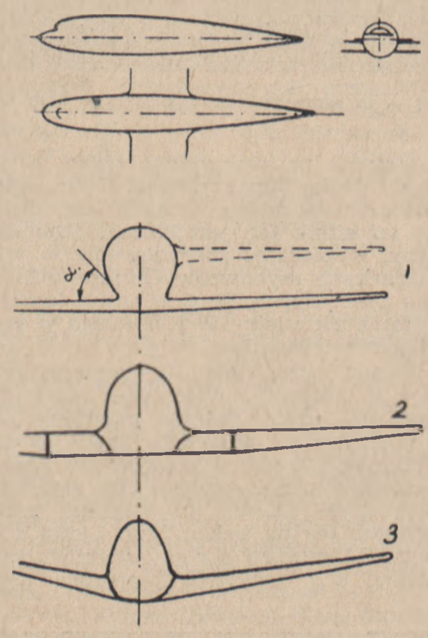
100000 NITÓW W SAMOLOCIE

inż. ZBIGNIEW BUCZEK

V

Kadłub

Kadłubem (jak było wspomniane w artykule pierwszym naszego cyklu), nazywamy tę część płatowca, do której przytwierdzone są pozostałe jego organy główne, a więc skrzydła, stery, silnik, a czasami podwozie (zależy to



Rys. 1 i 2.

od układu, gdyż w niektórych typach samolotów podwozie mocuje się do płata środkowego lub do gondoli silnikowych).

Na samo ukształtowanie kadłuba pod względem umieszczenia w nim przewidzianego wyposażenia, jak również pod względem rozwiązania konstrukcji jeśli chodzi o własności wytrzymałościowe, należy spojrzeć od strony aerodynamiki. Otóż kadłub powinien mieć jak najmniejszy współczynnik oporu (C_x), a jego obrys podłużny tak w widoku bocznym, jak i z góry powinien być jak najbardziej zbliżony do kształtu profilu aerodynamicznego o małym oporze (rys. 1). Cechą ważną jest też to, aby była zachowana ciągłość opływu przy każdym położeniu samolotu w locie, a głównie przy maksymalnym kącie natarcia. O tym, że ciągłość opływu ma ważne znaczenie dla powierzchni opierzenia pisaliśmy w poprzednim artykule wskazując na niebezpieczeństwo trzepotania usterzenia. Duże znaczenie pod względem aerodynamicznym ma opływ kadłuba w zależności od sposobu umocowania do niego płatów nożnych. Najkorzystniejszym pod tym względem jest układ średniopłata oraz górnopłata przedstawiony na rys. 2. Zaznaczony jest tu również kąt, który dla różnych układów może być różny.

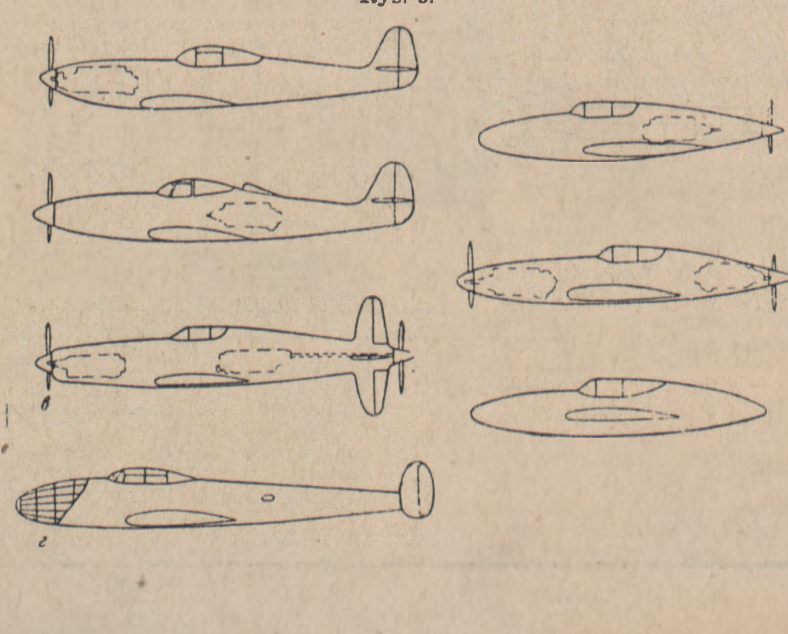
Zasadniczo jednak ogólna postać kadłuba zależy w głównej mierze od przeznaczenia samolotu, gdyż to narzuca wymagania co do pojemności, a w wielu wypadkach określa kształt wewnętrzny (zapewnienie wewnątrz kadłuba różnych pomieszczeń jak np. pomieszczenie dla załogi, pasażerów, ładunku itp.).

Przed przystąpieniem do opisu konstrukcji podamy ciekawe zestawienie różnych kształtów kadłubów i gondol w zależności od sposobu umieszczenia silników (rys. 3).

Najstarszym typem kadłuba jest kadłub o konstrukcji kadłubowej ciągłej tzw. łącznica, dziś w samolotach nie stosowana. Obecnie stosuje się konstrukcje kadłuba kryte, a jeśli chodzi o metalową, to może ona być kratowa lub skorupowa.

(C. d. n.)

Rys. 3.



krótki kurs aerodynamiki

(11)

Zjawisko zmniejszenia się oporu szkodliwego dzięki burzliwemu opływowi obserwujemy również na skrzydłach modeli. Trzeba jednak pamiętać, że korzystny wpływ burzliwości strumienia powietrza ma ważne znaczenie jedynie w małym lotnictwie: w dużym lotnictwie natomiast opływ burzliwy powoduje poważne zwiększenie oporów szkodliwych.

Na rysunku 30 podano wynik badania tunelowego dla prostokątnego skrzydła modelu z profilem N60 przy kącie natarcia plus 3°. Wartość krytyczna występuje tutaj przy Re = 63 000. Jak wskazuje linia wykresu, w miejscu Re kryt współczynnik oporu staje się mniejszy a wypór zwiększa się. Następnie wzrasta stosunek wyporu do oporu (doskonałość) z około 5 do 11. Oznacza to, że: przy kącie natarcia wynoszącym 3° skrzydło w warunkach podkrytycznych — laminarnych, będzie w stanie przelecieć z wysokości 1 m tylko 5 m. Mówiąc „w warunkach laminarnych" rozumiemy, że warstwa przyścienna powietrza okalającego skrzydło ma charakter laminarny.

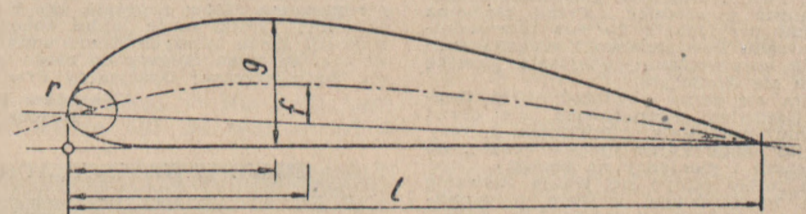
W pewnym punkcie na grzbiecie profilu (na maksymalnym wygięciu grzbietu — punkt A na rysunku) następuje oderwanie się warstwy przyściennej, która tworzy pewnego rodzaju klin hamujący wypełniony dużymi wirami i powoduje duży opór, a mały wypór. (Rysunek 3 z lewej strony u góry). W warunkach opływu burzliwego — nadkrytycznego, punkt oderwania warstwy przyściennej wędruje znacznie do tyłu (rysunek z prawej u góry). Pole zawirowań i klin hamujący są niewielkie — stąd mały opór.

Wszystko to jest bardzo piękne, ale dlaczego dzięki burzliwemu charakterowi opływu zyskujemy na wyporze?

Skrzydło modelu wytwarzając siłę nośną „szufluje" duże masy powietrza i odrzuca do tyłu. Przy tym dzięki przyśpieszeniom odśrodkowym na grzbiecie profilu powstaje ssanie (podciśnienie) około pięciokrotnie skuteczniejsze niż ciśnienie panujące na spodniej części skrzydła. Opływ wzdłuż grzbietu profilu musi pokonać podciśnienie od jego maksimum do krawędzi spływu, i wzrost ciśnienia od — do +. Pracy tej nie jest w stanie wykonać opływ laminarny, który urywa się w miejscu maksymalnego wygięcia grzbietu profilu. Tymczasem opływ burzliwy ma osobliwe właściwości i dzięki swoim drobnym wirom przesuwa zahamowaną warstwę przyścienną do tyłu, dzięki czemu zostają zlikwidowane duże wiry na grzbiecie profilu.

Profil	Re kryt. (początek)	Pełny opływ burzliwy przy Re	Maksymalne sklepienie linii szkieletowej (f) w stosunku do l w %	Maksymalna grubość profilu (g) w stosunku do l w %
Płaska płytka	—	8 000	—	3
Płytka sklepiona 417a	—	10 000	5,8/40	3
N—60	63 000	110 000	4/40	12,4/30
N 60 R	73 000	180 000	3/36	12,4/30
Gö-387	80 000	130 000	—	14/30
Gö-625	105 000	155 000	6/33	20/30

Rys. 31.



Działanie burzliwego opływu jest bardzo korzystne dla modeli latających, bo zwiększa się wypór, zmniejsza opór; zwiększa doskonałość i punkt oderwania przechodzi do tylnej krawędzi.

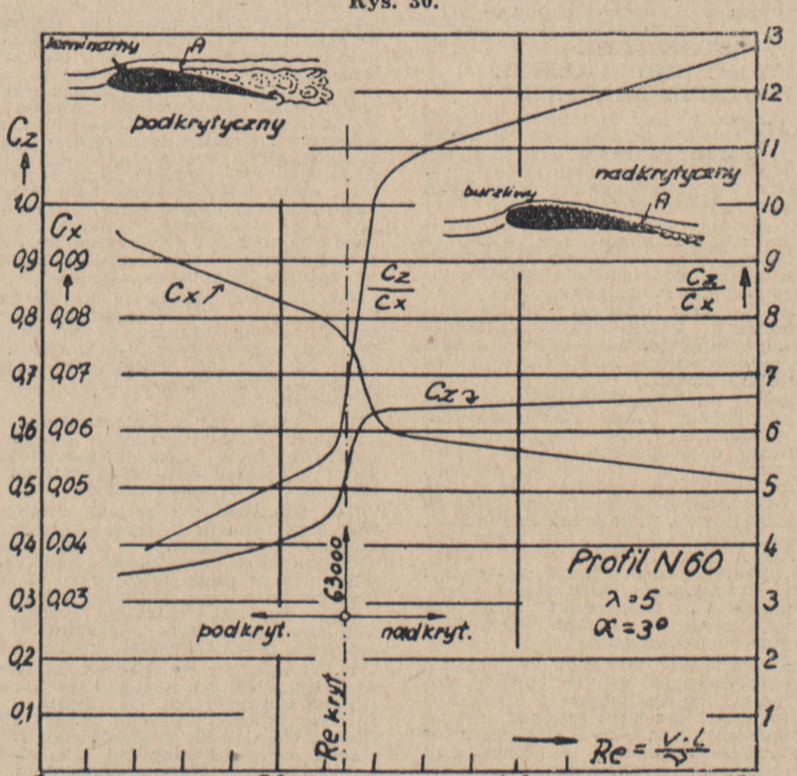
Można stwierdzić na podstawie wielu badań co następuje: **Normalny model latający osiąga w granicach swoich rozmiarów optymalne wyczyny tylko w nadkrytycznych warunkach opływu** — to znaczy warstwa przyścienna na jego skrzydłach musi być burzliwa. W małym lotnictwie wykorzystujemy więc zjawisko burzliwego opływu, w przeciwieństwie do lotnictwa dużego!

W celu zastosowania odpowiedniego profilu do skrzydeł modelu latającego musimy znać krytyczne wartości Re danego profilu. Podana tabelka określa pewne wartości, przy pomocy których można mniej więcej kierować się wyborem profilów. Tabelka ta objaśnia, że czym profil jest grubszy, przy tym większej liczbie Re następuje przejście do opływu burzliwego. Mówiąc z pewnym uproszczeniem można powyższe wyjaśnić następująco: czym model jest mniejszy, tym cieńszy musi mieć profil, tym bardziej profil ten musi mieć ostro zakończony nosek. Potwierdza to zresztą sama Natura: na przykład skrzydełka motyla są to płaskie płytki, u ptaków skrzydła przybierają postać płytek sklepionych, zaopatrzonych w zgrubienie kostne w 1/3 głębokości licząc od przedniej krawędzi.

Do liczb Re około 100 000 płytka sklepiona i cienkie profile (ptasie) mają przewagę nad innymi, ponieważ sklepienie to znajduje się na spodzie profilu i wytwarza siłę nośną, a ostrze zakończenie noska — krawędzi, wywo-

(c. d. na str. 414)

Rys. 30.





Korespondenci SiMu piszą

UAKTYWNIĆ ZARZĄD ODDZIAŁU LL W KRZESZOWICACH

Piszę do Ciebie w imieniu Koła LL nr 23 przy Liceum Pedagogicznym w Krzeszowicach. Nasze koło liczy 44 członków, wszyscy są pełni zapału do pracy, ale Zarząd Powiatowy LL w Chrzanowie śpi i wcale się naszym kołem nie interesuje. Koło zdane jest na własne siły, robimy co możemy. W tym roku szkolnym wykonaliśmy 5 gazetek ściennych o tematyce lotniczej, zorganizowaliśmy wycieczkę na krakowskie lotnisko, urządziliśmy zabawę lotniczą w szkole oraz wieczorek przedzlotowy. Ale to mało. My chcemy się szkolić, potrzebne są nam materiały do szkolenia, chcemy, aby naszą pracą interesował się Zarząd Powiatowy LL!

W Krzeszowicach są trzy koła LL, ale poza naszym, są one mało aktywne.

Dużo się mówi i pisze o zadaniach i celach zarządów terenowych LL, ale o pracy Zarządu Powiatowego w Chrzanowie niewiele można powiedzieć. Przed pięcioma miesiącami przyjechała do nas przewodnicząca Zarządu Powiatowego i poleciła nam przywieźć sprawozdania, obejrzała gazetkę i na tym się skończyło.

Starałam się sama nawiązać jakąś łączność z Zarządem Powiatowym, ale drzwi zastawałam zamknięte. Jeździłam 8 razy i ciągle to samo. Teraz już nie jeżdżę, bo szkoda czasu i pieniędzy na pociąg.

4 maja miało odbyć się Walne Zebranie Oddziału Pawiatowego, w celu przeanalizowania dotychczasowej pracy Ligi Lotniczej na naszym terenie i wybrania nowego zarządu. Zebranie to do tej pory nie odbyło się. Czy naprawdę nie znajdzie się ktoś, ktoby postawił Zarząd Powiatowy na poziomie? Drogi SiM-ie, jest naprawdę bardzo źle, ale może Twoja interwencja wzruszy skamieniałych członków Zarządu Powiatowego w Chrzanowie.

Lucyna Smółka
Krzeszowice

Przypuszczamy, że korespondencja kol. Lucyny Smółki nie pozostanie bez echa, a pracą ospałego Zarządu Powiatowego LL w Chrzanowie zainteresuje się energicznie Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie, który zawiadomi nas o wyniku przeprowadzonej kontroli. **(red.)**

KRÓTKI KURS AERODYNAMIKI

(Dokończenie ze str. 413)

łuje burzliwy opływ już przy liczbach Re = 10 000.

Dla profilu modelarskiego ważne są następujące charakterystyczne cechy: 1. maksymalne sklepienie tzw. linii szkieletowej profilu (patrz rys. 31), licząc od cięciwy (najczęściej położone w $^1/_3$ głębokości), 2. maksymalna grubość, która znajduje się w profilach ptasich w $^1/_5$ do $^1/_3$ głębokości licząc od przodu i 3. promień noska.

Z powyższych rozważań nad doborem profilu do modelu latającego możemy zestawić następujące wskaźniki orientacyjne:

Re	f	g	r
50 000	6—9	3	0,4
100 000	6—8	6	0,7
200 000	5—7	12	1,4

gdzie f — odległość od cięciwy geometrycznej do linii szkieletowej

gdzie g — grubość profilu

r — promień noska

Wartości **f, g i r** podano w procentach głębokości profilu (l).

(C. d. n.)

PAWEŁ ELSZTEIN

NIE ZAMYKAĆ WCZEŚNIEJ OSMM!

Modelarze Rogoźna ucieszyli się bardzo wiadomością o przydziałach bezpłatnych materiałów dla modelarni. Należało je tylko odebrać. W tym też celu w dniu 24 maja br. pojechałem do Poznania. Lecz cóż? Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich zamiast o 13.30 z niewiadomych przyczyn była już zamknięta o godzinie 12.30. Nie wiem czy tak ma wyglądać socjalistyczna dyscyplina pracy. Spod zamkniętej składnicy udałem się następnie do ZOLL-u, gdzie odpowiedziano mi, że o „miejscu pobytu" kierownika składnicy nic nie wiedzą. Wydałem pieniądze na podróż, zmarnowałem czas i wróciłem bez materiałów. Trudno wymagać, by modelarze dojeżdżający do odległego o 50 km Poznania mieli „polować" na kierownika składnicy. Za pośrednictwem SiM-u zapytuję czy kierownik składnicy podjął może jakieś zobowiązanie z okazji Zlotu Młodych Przodowników? Jeśli tak, to niech dołączy do niego wzmożenie Socjalistycznej Dyscypliny Pracy.

Aleksander Koenig
Rogoźno

KWWL W KATOWICACH

XV Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych, zorganizowany przez Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Katowicach, został zakończony w ostatnich dniach maja br. Egzamin przeprowadzili wykładowcy — instruktorzy Aeroklubu Śląskiego i członkowie Zarządu Oddziału. Z liczby zgłoszonych kandydatów egzamin zdało 95%. Spośród uczestników kursu egzamin z wyróżnieniem i pochwałą za wzorowe opanowanie całokształtu przedmiotów złożyli kol. kol. Wanda Borkowska, Ginter Fojut, Aurelia Kulawiak, Tomasz Leśniak, Edward Matyska, Barbara Plebankówna i Roman Strzebińczyk.

Po kilkudniowej przerwie Oddział Miejski Ligi Lotniczej zorganizował XVI z kolei KWWL, na który zgłosiła się młodzież szkolna i pracująca z Katowic i okolicy.

STOŁECZNE ZAWODY MODELARSKIE W STAREJ MIŁOŚNIE

Zarząd Stołeczny Ligi Lotniczej zorganizował w dniu 25 maja br. doroczne stołeczne zawody modelarskie w Starej Miłośnie, będące eliminacjami do Okręgowych Zawodów Modelarskich i podsumowaniem całorocznej pracy młodzieży w małym lotnictwie.

Sprawny start — i po upływie 40 minut jesteśmy na miejscu. Samochody zatrzymały się w Starej Miłośnie. Młodzież ustawiła się szybko i karnie w dwuszeregu. Nastąpił uroczysty moment otwarcia.

Otwarcia zawodów dokonał kolega Andrzej Kłodziński, który wygłosił przemówienie podkreślając w nim doniosłą rolę szkolenia modelarskiego i szlachetnego w nim współzawodnictwa.

Kilka słów na temat dyscypliny zawodów powiedział Lech Komuda, kierownik modelarni przy Młodzieżowym Domu Kultury w Warszawie, po czym młodzież zgrupowała się koło stolika komisji technicznej, gdzie każdy model przed startem został dokładnie sprawdzony. Kolega Sergiusz Musiatowicz miał pełne ręce pracy, mierzył, ważył każdy model i tak jeden model po drugim otrzymywał kolejny numer do startu. Kol. Sergiusz Musiatowicz jest studentem Politechniki Warszawskiej, pracuje społecznie jako kierownik modelarni na Bielanach i bardzo dobrze wywiązuje się ze swych obowiązków.

Pierwsze miejsce w kategorii A uzyskał kolega Cieślak Dariusz, drugie miejsce Jankiewicz Janusz, trzecie miejsce Steffko Anna. W kategorii C pierwsze miejsce uzyskał kolega Konieczny Tomasz, drugie miejsce kolega Więckowski Donat i w konkurencji modeli o napędzie spalinowym otrzymał pierwszą nagrodę kolega Salach Waldemar.

(jh)

POCZTA LOTNICZA

Kol. **Kazimierz Topa** z Nowego Targu prosi redakcję o przysłanie planów najprostszych silniczków iskrowych oraz planów modeli odrzutowych. Redakcja planów takich nie posiada. Rozprowadzaniem planów zajmują się Ośrodki Propagandowe Ligi Lotniczej. Zwróćcie się więc do Ośrodka Propagandowego w Krakowie, ul. 1-go Maja 6 z prośbą o przesłanie Wam planów.

Kol. **Stanisław Łyszczek** z Niegłowic. Z silniczka modelarskiego możecie korzystać jedynie w modelarni LL. Indywidualnego źródła zakupu nie znamy.

Kol. **Edward Wolski** z Opola. Wiersza Waszego nie zamieścimy. Nas interesują tylko wiersze o tematyce lotniczej. Prześlijcie go z prośbą o ocenę do „Sztandaru Młodych" — Warszawa, Al. I Armii WP — 11.

Kol. kol. **Mieczysławowi Tojutowskiemu** i **Lechowi Głęckiemu** z Nowego Targu, **Czesławowi Andrzejewskiemu z Kcynia** oraz modelarzom z Rogoźna i Środy, uczestnikom XVII Okręgowych Zawodów Modeli Latających, dziękujemy za miłe listy i pozdrowienia.

Kol. kol. **Halinę M.** z Bydgoszczy, **Z. T.** z Poznania i **„Korespondenta terenowego" z Klementowic** — prosimy o podanie nazwisk i dokładnych adresów.

Kol. Stanisław Baran, uczeń 11-letniej szkoły podstawowej w Kozienicach skarży się, że istniejące koło LL rozpadło się z chwilą, gdy w Kozienicach przestał istnieć Zarząd Powiatowy LL. To bardzo źle, Kolego! Ospałość i niezaradność Zarządu Powiatowego, który doprowadził do rozwiązania się, nie powinna mieć żadnego wpływu na pracę Waszego Koła, zwłaszcza, że jak sami piszecie, jest dużo młodzieży chętnej do pracy. Teraz jest już za późno, aby wnikać w przyczyny upadku Waszego koła. Aby nadrobić stracony czas, weźcie się natychmiast do pracy i zorganizujcie na nowo koło LL. Dobierzcie taką młodzież, która nie tylko chce, ale i będzie pracować; stwórzcie takie podstawy, aby żadna siła nie zdołała go rozbić. Brak Oddziału Powiatowego na terenie Kozienic nie wpłynie ujemnie na tok Waszej pracy. Kontaktujcie się bezpośrednio z Zarządem Okręgu Wojewódzkiego LL w Kielcach, ul. Staszica 10. W Waszej drugiej sprawie interweniujemy.

Kol. kol. **Aleksandra Borowczak, Anna Kaczeńska, Wiktoria Kryger, Wanda Kwiatkowska i Urszula Łozińska z Gdyni, Zofia Jungowska z Wielunia oraz Marian Jałowski z Brzostowa** pytają: „Jaki wzrost powinien mieć kandydat na pilota?" Minimalny wzrost kandydata na pilota szybowcowego powinien wynosić 155 cm; silnikowego — 160 cm.

Koleżanki z Gdyni skarżą się poza tym, że koło LL istniejące przy ich szkole w ogóle nie pracuje. Dziwi nas to, że Wy, entuzjastki lotnictwa dopuściłyście do tego, aby koło LL nie przejawiało żadnej działalności. A oto dla Was rada: zamiast „skradać się bokiem" na lotnisko, na które, rzecz jasna, w ten sposób nie dostaniecie się, a narazicie tylko na szereg nieprzyjemności, postarajcie się pobudzić do życia Wasze koło LL i pracę jego postawić na należytym poziomie. Jeżeli to osiągniecie, będziecie mogły w porozumieniu z Zarządem Okręgowym LL oraz kierownictwem Aeroklubu LL zorganizować wycieczkę na lotnisko, z której na pewno dużo skorzystacie.

Kol. **Edward Wojda ze wsi Grudze, p-ta Łowicz.** Aby zostać konstruktorem lotniczym, musicie studiować na Politechnice Warszawskiej, przy której znajduje się Wydział Lotniczy. Na Politechnikę przyjmowani są kandydaci po ukończeniu **XI** klas szkoły podstawowej.

Kol. **Szuptarski z Dzierżoniowa.** W sprawie kursu radiotelegrafistów powinniście porozumieć się z Ligą Przyjaciół Żołnierza, która to organizacja niewątpliwie istnieje również i w Waszym mieście.

Kol. Zdzisław Gil ze wsi Olmonty, pow. Białystok zadał nam szereg pytań, na które kolejno odpowiadamy: 1. Znaki literowe na samolotach są symbolami rejestracyjnymi. 2. Międzynarodowa Organizacja Sportu Lotniczego zwana jest w skrócie FAI. 3. Skrót CIBLL oznacza Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich. 4. Samolot Ił-12 skonstruował radziecki inżynier Iljuszyn.

Kol. kol. **Henryk Tkaczyk z Rawy Mazowieckiej, Wojciech Jęcka z Ciechocinka oraz Janusz Pietrasiewicz ze Ślesina.** Książki, o które pytacie, możecie nabyć w Centrali Obrotu Księgarskiego „Dom Książki" w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12. Zamówienie z dokładnym wyszczególnieniem tytułów książek prześlijcie pocztą.

(J. S.)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Gdy wysiadał z kabiny, nie pozwolił sobie na uśmiech, chociaż iskrzące się oczy zdradzały, jak bardzo jest zadowolony. Zachowywał też powściągliwą powagę, gdy przy pomocy kolegów usuwał szybowiec z pasa lądowań, a ten i ów wyrażał mu uznanie:

— No, Walek, pokazałeś klasę. Daj grabę!

Dzień był słoneczny i mroźny. Bezwietrzna pogoda nie dawała żadnych szans wykonywania lotów wyczynowych, stwarzała natomiast idealne warunki do treningu w akrobacji.

Po Walku poleciała Kryśka Martyczanka, potem Adaś Nowakowski, Tadek Puchała i Zośka Kowalska. Wszyscy wykonywali figury poprawnie, daleko im jednak było do tej zwartości i precyzji wykonania, jaka cechowała akrobację Walka.

Zośka Kowalska w swym locie wiązała ładnie, ze spokojem, może zza długimi nieco przerwami pomiędzy jedną a drugą ewolucją, ale figury były prawidłowe. Kłopot sprawiał jej tylko lot plecowy. Gdy tylko przewróciła szybowiec na plecy, z miejsca rozpędzał się i musiała stromą półbeczką wyprowadzać do normalnego lotu. Ponawiała próbę parokrotnie, ale zawsze z tym samym rezultatem.

Walek, pomagając jej wysiąść z kabiny, tłumaczył łagodnie:

— Za mało, Zocha, wypychasz do przodu. Trzeba dosyć mocno oddać drążek, bo inaczej szybowiec zawsze pójdzie pod horyzont.

— A no właśnie. Czy mi ręki nie wystarcza, czy sił brakuje, sama nie wiem, ale nie mogłam sobie dać rady z tym lotem plecowym.

— Jeżeli ci brak siły do wypchnięcia drążka, to pomagaj trymerem. Zanim przewrócisz szybowiec na plecy, wytrzymuj go na „ciężki na łeb" i wtedy nie potrzeba już wielkiej siły, żeby go utrzymać we właściwym położeniu.

— Spróbuję w następnym locie.

Szli wolnym krokiem w kierunku hangaru, wspólnie niosąc za uszy pokrowiec ze spadochronem, który zdjęła po locie Zocha. Dłuższy czas szli w milczeniu, a potem Walek ni stąd, ni zowąd zagadnął:

— Ty mi wciąż jeszcze nie możesz zapomnieć tego spadochronu?

Zocha nie odpowiedziała. Zmarszczyła brwi i lekko pochyliła głowę. Walek rzucił na nią parokrotnie spojrzenie w oczekiwaniu odpowiedzi, a potem z przygnębieniem w głosie ciągnął dalej:

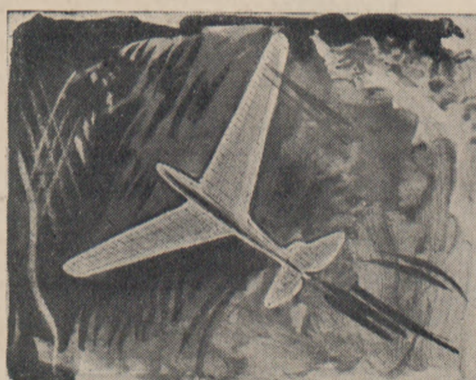
— Jasne, to moja wina i wcale nie mam zamiaru jej umniejszać. Paskudnie nawaliłem... ale czy zawsze będziesz mi pamiętała to niedbalstwo? Czy to jest powód, że już nie możesz odnosić się do mnie, jak do każdego innego kolegi? Przecież widzę. Ledwie raczysz mi odpowiedzieć, unikasz mojego towarzystwa. Gniewasz się na mnie, czy co u licha?

— Na nikogo się nie gniewam — odpowiedziała trochę szorstko, a potem dodała łagodniej: — Wcale też nie unikam twojego towarzystwa, tylko... tylko, widzisz Walku, nie chodzi o to, żeby zapomnieć albo nie zapomnieć. Tu idzie o cały nasz obóz. Co sobie tamci w Warszawie pomyślą, jak się dowiedzą, że kadra wyczynowców zaprzepaściła spadochron? I że wśród nas ukrywa się złodziej? Ładna kadra, co?

— Dopóki spadochron się nie odnajdzie, póki nie będzie znany ten, który nam go wykradł, to niestety cały ciężar winy spada na ciebie... i... wybacz, Walku, przykro mi... ale o to niedopatrzenie mam do ciebie żal... duży żal...

Dochodzili już do hangaru, przed którym kilku kolegów biedziło się z załadowaniem ciężkiego „Sępa" na wózek transportowy. Walek bez słowa oddał Zosi spadochron, podbiegł do szybowca i rozstawiwszy szeroko nogi, sam poderwał wysoko dziób „Sępa".

— Hej ty, Herkules! Nie bądź taki bohater! Jeden był też taki mocny i



już trzeci miesiąc w szpitalu odpoczywa — wołał żartobliwie, ale z przyganą w głosie pilot, trzymający skrzydło szybowca. — Dalej, chłopaki, pomóżcie mu, bo się jeszcze naderwie.

Walkowi żyły na skroniach nabrzmiały z wysiłku, ale z uporem wycedził przez zaciśnięte zęby:

— Dam sobie radę, podstawcie lepiej szybko wózek.

Zocha podbiegła do wózka, podsunęła go wprawnie pod płozę i razem wtoczyli szybowiec do hangaru. Kiedy go zestawili, Zocha spojrzała na Walka przyjaźnie i miała jakby wyraźną ochotę coś mu jeszcze powiedzieć. Walek jednak zdawał się tego nie dostrzegać. Strzepnął dłońmi ubranie i poszedł do samochodu, którym przywieziono właśnie obiad.

Po obiedzie pierwszy startował Szarak, a za nim Marek Roszkowski. Szarakowi poszło dość dobrze, za to Marek z korkociągu wyprowadził nie na kierunek, w pętli przepadł na plecach, beczka uciekła mu całkiem pod horyzont, a w spirali zaciskał tak, że aż płaty się wyginały, to znów nadmiernie luzował, tracąc wysokość w ześlizgu.

Bogdanowicz aż ręce składał z rozpaczy.

— Cóż ten Ikar wyprawia? Nieprzytomny, czy co? Kryminał, a nie akrobacja. Cóż też z tym chłopcem się stało? Zawsze latał jak anioł, a dzisiaj mi robi kwargle, jakby po raz pierwszy znalazł się w powietrzu?

Dawno nie widziano starego instruktora tak zagniewanego. Niecierpliwie czekał na wylądowanie niefortunnego pilota i ledwie Marek wysiadł z kabiny, Bogdanowicz zmył mu porządnie głowę. Marek stał czerwony ze wstydu i jąkał niepewnie:

— Dzisiaj, panie instruktorze, niezbyt się dobrze czuję.

— To się o tym melduje przed lotem, rozumiesz. Jak cię coś boli, to nie siadaj do maszyny. Psujesz benzynę na hol, a potem dajesz takie przedstawienie, że aż wstyd. Wyczynowiec! Partacz, a nie pilot!

W grupie panowało milczenie. Koledzy żałowali Marka, choć nie mogli nie przyznać słuszności instruktorowi. Co się temu Markowi stało? Był jednym z lepszych szybowników, a już w akrobacji niewielu mogło mu dorównać. Więc dlaczego dziś tak beznadziejnie kwarglował?

Co tobie, Marek, chory jesteś? — pytał z troską Tadek Puchała.

— A tak, coś źle się czuję. Łeb mnie trochę boli.

— To może pojedziemy razem do lekarza? W niedzielę bolała cię głowa, dzisiaj znów ci dokucza... Słuchaj, nie ma się co męczyć. Zbada, zapisze ci jakąś miksturę i będziesz, chłopie, zdrów.

— Ech, nie warto. Głupstwo, samo przejdzie — uciął Marek i odszedł w bok. Rozciągnął na ziemi kożuszek i położył się na nim, zakładając ręce pod głowę.

Po chwili podeszła do niego Zośka. Wyczuwała, że Markowi dolega coś innego, a ból głowy jest tylko pretekstem. Nie była pewna, czy nie skrzywdziła go jednak awanturą o wiatrówkę, czy nie wybuchnęła wtedy zbyt gwałtownie. Postanowiła więc jeszcze raz powrócić do tego tematu.

— Wstawaj, Marku, z ziemi. Nie chcesz się chyba jeszcze przeziębić do tego wszystkiego.

Marek posłusznie wstał, podniósł kożuszek i zwolna poszli przez lotnisko. Unikał przy tym jej spojrzenia, a Zocha nie bardzo wiedziała, od czego zacząć rozmowę.

— Coś ty taki osowiały ostatnio? Co ci leży na sercu? Chodzisz jak lunatyk, nic nie robisz, obijasz się na starcie... Co ci jest, Marku?

Milczał, jakby nie do niego odnosiły się te słowa. Zocha przygryzła wargę, na policzki wystąpił jej lekki rumieniec i ciepłym głosem, ale prosto, po koleżeńsku, wypaliła:

— Słuchaj no, Marek. Jeżeli to wciąż jeszcze ta sprawa z wiatrówką cię gryzie, toś głuptas.

Marek żachnął się i zrobił taki ruch, jakby zamierzał odejść. Przytrzymała go za rękaw i mówiła dalej:

— Marku, widzę, że z tobą zupełnie niedobrze. Jakżeś mógł pomyśleć, że przyjmę od ciebie taki prezent. Niby dlaczego miałeś mi tę wiatrówkę kupować... że mi się podobała? Mnie się jeszcze wiele innych rzeczy podoba, jeśli cie to interesuje... No, Marek, opamiętajże się... I skąd ty w ogóle tyle forsy nagle wytrzasnąłeś?

(22) (cdn)

Патриот Родины

Numer 42 (737) gazety DOSAAF „Patriot Rodiny“ przynosi na czołowej kolumnie interesujące wiadomości z przygotowań do Święta Lotnictwa w Związku Radzieckim oraz reportaż majora Połupińskiego pod tytułem „Lotnicy — budowlom komunizmu“, w którym autor w ciekawej formie zapoznaje nas z ogromną rolą radzieckiego lotnictwa cywilnego w budowie wielkich hydroelektrowni. Znany autor i modelarz Mikołaj Babajew podsumowuje osiągnięcia radzieckiego modelarstwa oraz omawia jego zadania na rok bieżący. Numer uzupełniają listy korespondentów lotniczych gazety.

Numer 43 (738) zawiera reportaż A. Jemielianowa omawiający pierwsze samodzielne loty młodych pilotów aeroklubu orłowskiego oraz niezwykle ciekawy artykuł instruktora spadochronowego w aeroklubie ryskim, T. Akulienko, pod tytułem „Moja metoda przygotowywania spadochroniarzy“. Artykuł ten, ze względu na cenne wnioski, jakie wysnuwa autor, winni przeczytać wszyscy, którzy interesują się spadochroniarstwem. W dalszym ciągu A. Biekirow dzieli się doświadczeniami w propagandzie techniki lotniczej.

Numer 44 (739) „Patriot Rodiny“ przynosi m. in. reportaż z pracy spadochroniarzy w mieście Kaunas oraz artykuł M. Braunsztejna pod tytułem „Usuwać niedociągnięcia w pracy aeroklubu“. Ze względu na to, że wiele wymienionych w artykule niedociągnięć zdarza się również i w naszych aeroklubach, a metoda ich zwalczania jest przez autora pokazana wyraźnie i bojowo, artykuł zasługuje na uwagę polskich czytelników.

(w)

NA BOJOWYM KURSIE

(Opowieść o Iwanie Połbinie)

W księgarniach „Domu Książki“ z działem radzieckim nabyć można ciekawą książkę E. Dyrina pt. „Na bojewom kursie“ („Na bojowym kursie“). Książeczka ta, napisana pięknym stylem w języku rosyjskim obrazuje życie i działalność Iwana Połbina, Bohatera Związku Radzieckiego, sławnego z okresu Wielkiej Wojny Narodowej lotnika bombowego — generała gwardii.

Iwan Połbin, o którym Aleksander Pokryszkin powiedział, że: „...w całym radzieckim lotnictwie bombowym był on nieprześcigniony w swym mistrzostwie nurkującego bombardowania“, brał udział w walkach o Moskwę, Stalingrad oraz na ziemiach Polski, w czasie ofensywy nad Wisłą i Odrą, odznaczając się niezwykłymi umiejętnościami dowódcy i ofiarnego żołnierza powietrznego.

Książeczka w cenie 1 zł 20 gr wyróżnia się przyjemną szatą graficzną. Stron 127.

Zdjęcia w n-rze: LL (Koszewski) — 9; radzieckie — 2; archiw. — 1.

ZA 16 DNI POZNAŃ BĘDZIE MIAŁ WIEŻĘ SPADOCHRONOWĄ

Prace przy budowie wieży spadochronowej w Poznaniu postępują szybko naprzód. W dniu 15 czerwca br. stanęła już pierwsza część (wysokości 13 metrów) konstrukcji stalowej. Brygada budująca wieżę zobowiązała się oddać ją do użytku poznańskiej młodzieży do dnia 15 lipca br.

ZOLL KATOWICE WYJAŚNIA

W dniu 13 czerwca br. eksponaty z kiermaszu lotniczego, który odbył się w Alei Stalina w Warszawie, zostały przeniesione do Parku Praskiego, gdzie w najbliższych dniach będzie otwarta przedzlotowa wystawa lotnicza. Srebrnoskrzydłe „Szpaki“ stojące u wejścia do parku cieszą swym widokiem młodzież praską.

KIERMASZ LOTNICZY TRWA

W związku z notatką zamieszczoną w nr. 23 SiM-u w sprawie uruchomienia wieży spadochronowej w Katowicach Zarząd Okręgu LL wyjaśnia, że były Zarząd przystępując do budowy wieży nie posiadał dokumentacji prawnej, którą dopiero teraz opracowano. Do całkowitego wykończenia i uruchomienia wieży brakuje jeszcze kilku części. Nadmieniamy, że sprawa uruchomienia wieży jest już na dobrej drodze, gdyż stroną finansową zajął się Zarząd Główny LL.

Ostateczny termin otwarcia wieży spadochronowej jest przewidziany na 22 lipca br.



...Koło LL przy Szkole Ogólnokształcącej w Puławach już od dłuższego czasu źle pracuje? Może przyczyną złej pracy jest nieaktywny zarząd, a przede wszystkim jego przewodniczący, który nie może zorganizować sobie pracy nie mówiąc już o zebraniach, które tak „rzadko“ się odbywają. Koło od dłuższego czasu nie prowadzi KWWL, ani nie zbiera składek.

Apelujemy do zarządu koła i jego przewodniczącego, żeby wreszcie wzięli się do roboty. Co na to odpowie Zarząd Powiatowy LL w Puławach? Czy wie on chociaż cośkolwiek o pracy tegoż Koła LL?

Marian Mizeracki
Puławy

...w okręgowej modelarni w Bydgoszczy nie ma papieru do pokrycia modeli? Modelarze, pracujący zawsze z zapałem, patrzą ze smutnymi minami na wiszące szkielety modeli. Zapytują więc okręgowy magazyn materiałów modelarskich, czy mają nadal czekać na przydział papieru, czy może lepiej kupić zwykłego papieru pakowego i nim pokryć modele?

Tadeusz Kokoszewski
Bydgoszcz

„KRAKSA“ MODELU W TUNELU AERODYNAMICZNYM!!

W artykule J. Rościszewskiego, zamieszczonym w 24 N-rze SiM-u ukazały się błędy, które niniejszym prostujemy:

Druga szpalta, pierwszy i drugi wiersz od góry winien brzmieć: średnia cięciwa skrzydła tym musi być większa prędkość w tunelu, zamiast: średnia cięciwy skrzydła tym może być mniejsza prędkość w tunelu.

Druga szpalta wiersz 4 i 5 od góry, powinno być: zamiast charakterystycznych statycznych — charakterystyk statycznych.

W trzeciej szpalcie, 18 wiersz od dołu zrobiono następujący błąd drukarski: zamiast $(^1/_2 \rho)$ gdzie $v\rho^2$ jest gęstością, powinno być $(^1/_2 \rho v^2)$, gdzie ρ jest gęstością.

WSPOMNIENIA NAWIGATORA

A. Sztepienko — Wspomnienia nawigatora (tłumaczył z rosyjskiego S. Hiszpański), Wydawnictwo „Książka i Wiedza“ — Warszawa 1952, str. 194, ilustr. 10, cena 6,75 zł, nakład 10 000 + 350 egz.

Sztepienko uczył się w szkole imienia Aleksandra Popowa w Kronsztadcie i po praktyce na jesiennych manewrach Floty Morza Bałtyckiego oraz zdaniu egzaminów otrzymał dyplom radiotelegrafisty. Skierowano go następnie do dyspozycji dowództwa lotnictwa morskiego w Sewastopolu. Tam dużo uczy się, prowadzi kursy radiotechniczne — poznaje lotnictwo, lata. Zostaje nawigatorem lotniczym i równocześnie marzy o Arktyce Radzieckiej, gdzie rokrocznie latem wysyłane są samoloty, których zadaniem jest wskazywanie statkom przejść przez lody oraz okazywanie pomocy we wszelkich możliwych poszukiwaniach i transportach.

Wkrótce spełniają się marzenia Sztepienko. Zostaje wysłany do Irkucka i... w lecie 1934 roku leci na samolocie „SSSR N-9“ po raz pierwszy w rejon Morza Łaptiewów. Odtąd rozpoczyna się dla niego trudne i niebezpieczne, a zarazem pełne niezwykłych przygód życie — bierze udział w wielu wyprawach radzieckiego lotnictwa polarnego. Poznaje daleką północ — krainę wiecznych śniegów i lodów.

Książka Sztepienko „Wspomnienia nawigatora“ pisana językiem prostym o charakterze pamiętnikarskim jest swego rodzaju dokumentem pracy radzieckiego lotnictwa polarnego. Tłumaczenie na ogół dość dobre — terminologia lotnicza poprawna, niemniej jednak zniekształcono kilka znanych nazwisk radzieckich lotników polarnych (być może, że to wina korekty), a między innymi nazwisko Lewoniewskiego, które w książce podano „Lewaniewski“.

(kon)

„PRZYMUSOWE LĄDOWANIE“ GŁOSU WIELKOPOLSKIEGO

Ostatnio w Głosie Wielkopolskim ukazał się w dziale popularno - naukowym artykuł niejakiego Zetwu pt. „Badacze atmosfery“, omawiający osiągnięcia meteorologii radzieckiej. W artykule tym znajdują się takie oto kwiatki, jak „rewelacyjna“ wiadomość, że: „antycyklony — te straszliwe wichry — z podwyższonym ciśnieniem w centrum — poprzedza zwykle piękna pogoda“.

Głosie Wielkopolski! Nie straszliwe wichry, lecz łagodne wiatry. Nie poprzedza je piękna pogoda, lecz zwykle wewnątrz nich panuje. No i zamiast „podwyższonego ciśnienia“ przydałby się autor o „podwyższonych“ kwalifikacjach do pisania artykułów popularyzujących osiągnięcia przodującej w świecie meteorologii radzieckiej. Jest karygodne, aby tego rodzaju kwiatki przypisywać jako „zadania dla radzieckich aerologów i baloniarzy“.

W. P.

BADANIE LEKARSKIE NA KOMISJI WOJSKOWEJ W USA

— Nic z niego nie będzie — mówi okulista do majora. — Jest takim krótkowidzem, że nie rozpoznaje nawet czerwonego krzyża.

— To świetnie! Toż to jakby stworzony do naszego lotnictwa na Korei.

NASZA OKŁADKA:

Minister Rustecki i wiceprezes ZG LL — ppłk Jakubik, w przyjacielskiej rozmowie ze zwycięzcą IX KZS — Jerzym Wojnarem z ALL Kraków.

Foto: LL (Koszewski)

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2.40, kwartalnie zł 7.20, półrocznie zł 14.40, rocznie zł 28.80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Słowa Polskiego. Zam. 2205. 3-B-21713